



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 10]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जनवरी 6, 2017/पौष 16, 1938

No. 10]

NEW DELHI, FRIDAY, JANUARY 6, 2017/PAUSA 16, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 21 दिसम्बर, 2016

संख्या. टीएमपी/40/2016-एसडब्ल्यूपीएल.— इस प्राधिकरण द्वारा, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, 17 नवंबर, 2016 को अयोजित हुई प्राधिकरण की बैठक में साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटारा कर दिया था। तथापि, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों के साथ आदेश (सकारण) की अधिसूचना में लगने वाले समय पर सुविचार करने पर, प्राधिकरण ने केवल दरमानों को तत्काल अधिसूचित कराने का निर्णय लिया। तदनुसार 17 नवंबर, 2016 को अनुमोदित दरमान भारत के राजपत्र में 30 नवंबर, 2016 के राजपत्र संख्या 433 में अधिसूचित हो गए थे। उक्त अधिसूचना में बताया गया था कि यह प्राधिकरण सकारण आदेश बाद में अधिसूचित करायेगा। तदनुसार, यह प्राधिकरण एतद्वारा मरमुगाव पत्तन न्यास में वर्थ संख्या 5क और 6क के लिए एसडब्ल्यूपीएल के दरमानों के संशोधन के लिए उसके प्रस्ताव के निपटान से संबद्ध सुविवेचित सकारण आदेश संलग्न आदेश के अनुसार अधिसूचित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

(मामला संख्या टीएमपी/40/2016-एसडब्ल्यूपीएल)

साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड

...

आवेदक

गणपूर्ति

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(नवंबर, 2016 को 17वें दिन पारित)

यह मामला साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए 6 जुलाई, 2016 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने एसडब्ल्यूपीएल के वर्तमान दरमानों के अनुमोदन का आदेश 2 जनवरी, 2015 के आदेश संख्या टीएमपी/19/2013-एसडब्ल्यूपीएल के द्वारा पारित किया था जो राजपत्र संख्या 51 के अंतर्गत 2 फरवरी, 2016 को अधिसूचित हुआ था। एसओआर की विधिमान्यता दिनांक मार्च 2016 तक की निर्धारित की गई थी।

2.2. उक्त आदेश में, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए आकलित लागत विवरण में प्रदर्शित निवल अतिरेक के आधार पर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कार्गो प्रहस्तन प्रभारों और धूल दमन प्रभारों के प्रशुल्क में 12 प्रतिशत की वृद्धि के प्रति प्रशुल्क में 14 प्रतिशत की घटौती प्रभावी की गई थी।

3.1. 2 जनवरी, 2015 के कथित आदेश के संदर्भ में, एसडब्ल्यूपीएल ने इस प्राधिकरण द्वारा पारित 2 जनवरी, 2015 के आदेश की समीक्षा के लिए मार्च, 2015 में समीक्षा आवेदन दायर किया।

3.2. इस प्राधिकरण ने एसडब्ल्यूपीएल के समीक्षा आवेदन का निपटान करते हुए 15 जनवरी, 2016 को एक आदेश पारित किया जो भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 82 दिनांक 4 मार्च, 2016 को अधिसूचित हुआ था। उक्त प्रशुल्क आदेश में, इस प्राधिकरण ने वर्तमान प्रशुल्क चक्र की शेष अवधि में अर्थात् जनवरी, 2016 से मार्च, 2016 तक, प्रचलित प्रशुल्क स्तर को पूर्व-संशोधित प्रशुल्क अर्थात् 26 जुलाई, 2011 का संशोधन-पूर्व प्रशुल्क आदेश संख्या टीएमपी/11/2011-एसडब्ल्यूपीएल पर रखा जाये, जिसके कारण उक्त आदेश में दिये गए हैं। दरमानों की वैधता 31 मार्च, 2016 तक थी जैसाकि मूल आदेश में है।

4.1. एसडब्ल्यूपीएल ने अपने 8 जून, 2016 के ई-मेल में इस प्राधिकरण को यह कहते हुए प्रस्ताव दायर करने के लिए 30 जून, 2016 तक का समय देने का अनुरोध किया था कि लेखापरीक्षित लेखाओं को अंतिम रूप देने का कार्य समाप्ति पर ही हैं; और वह कंपनी के लेखापरीक्षित लेखाओं के साथ प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव को अंतिम रूप देने की प्रक्रिया में है। एसडब्ल्यूपीएल ने 15 जनवरी, 2016 के आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों की उगाही जारी रखने की अनुमति देने का अनुरोध भी किया।

4.2. एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किये गए निवेदनो को ध्यान में रखते हुए, इस प्राधिकरण ने अपने 21 जून, 2016 के आदेश में एसडब्ल्यूपीएल को दरमानों के संशोधन का प्रस्ताव दायर करने के लिए 30 जून, 2016 तक का समय दे दिया। एसडब्ल्यूपीएल को सलाह दी गई कि वह अपना प्रस्ताव विस्तारित अवधि के दौरान दायर कर दे। चूंकि एसडब्ल्यूपीएल के वर्तमान दरमानों की वैधता 31 मार्च, 2016 को समाप्त हो गई थी और यह मानते हुए कि एसडब्ल्यूपीएल से प्रस्ताव की प्राप्ति पर मामले के संसाधन और उसको अंतिम रूप देने में समय लगेगा, इस प्राधिकरण ने एसडब्ल्यूपीएल के वर्तमान दरमानों की वैधता का विस्तार उसकी समाप्ति की तारीख से 30 सितंबर, 2016 तक अथवा संशोधित दरमानों के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक, जो भी पहले हो, कर दिया।

5.1. इस पृष्ठ भूमि में, एसडब्ल्यूपीएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के अनुसार अपने दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव 6 जुलाई, 2016 के पत्र के द्वारा दायर किया। दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दायर प्रस्ताव की मुख्य विशेषताएं इस प्रकार हैं:-

(i). यातायात:

(क). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रक्षेपित यातायात, जिस पर प्राधिकरण द्वारा पिछले आदेश में सुविचार किया गया था, की तुलना में वास्तव में प्रहस्तित यातायात निम्नलिखित है:

वर्ष	अनुमानित आतायात	प्रहस्तित वास्तविक यातायात
2013-14	6.00 एमएमटी	8.52 एमएमटी
2014-15	6.25 एमएमटी	9.13 एमएमटी
2015-16	6.50 एमएमटी	11.03 एमएमटी

- (ख). वर्तमान यातायात चक्र में आकलित यातायात 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के वर्षों के लिए 7.50 एमएमटी है।
- (ग). एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के प्रत्येक वर्ष में 7.5 एमएमटी के यातायात प्रक्षेपण के निम्नलिखित कारण प्रस्तुत किये हैं:-
- (i). जब परियोजना समाप्त हुई थी इसका टर्मिनल अर्थात् बर्थ संख्या 5क और 6क ही कोयला टर्मिनल थे और एसडब्ल्यूपीएल का न तो कार्गो मात्रा और न ही रेक उपलब्धता में कोई प्रतिस्पर्धी था। वर्तमान में, पत्तन ने बर्थ संख्या 7 को कोयला टर्मिनल के रूप में विकसित किया है जिसने अपना प्रचालन आरंभ कर दिया है और इसे अपने टर्मिनल से भी कोयले को हटाने में रेलवे रेकों की जरूरत होती है।
- (ii). एमओपीटी ने बर्थ संख्या 8,9 तथा 9क के विकास का लाइसेंस भी दे दिया है उसे भी कार्गो को निकालने के लिए रेकों की जरूरत पड़ेगी। यह एक ज्ञात तथ्य है कि मरमुगाव पत्तन न्यास पर्यावरणीय रूप से बड़ा संवेदनशील पत्तन है क्योंकि यह वास्को नगर के निकट है। कोयले की सड़क द्वारा आवाजाही को तरजीह नहीं दी जाती। अतः कार्गो की निकासी मुख्यतः रेकों पर ही निर्भर है। बर्थ संख्या 8, 9 और 9क के विकास से पश्चात और बर्थ संख्या 7 के पूरी क्षमता से प्रचालन पर टर्मिनलों की क्षमता के उपयोग के लिए रेक उपलब्धता एक चिंता का विषय होगा।
- (iii). उक्त के संदर्भ में, टर्मिनल 5क और 6क के लिए कुल कार्गो प्रमात्रा का प्रक्षेपण वित्तीय वर्ष 2016-17 के लिए 7.5 एमएमटी ही है।
- (ii). **आय:**
- (क). 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए प्रचालन आय वर्तमान प्रशुल्क के साथ-साथ प्रस्तावित प्रशुल्क के संदर्भ से आकलित यातायात के आधार पर आकलित की गई है, निम्नवत् है:-

(रु. लाख में)

वर्ष	वर्तमान प्रशुल्क पर आकलित आय	प्रस्तावित प्रशुल्क पर आकलित आय
2016-17	15575.90	19495.10
2017-18	15586.20	19507.00
2018-19	15597.00	19519.60

- (ख). भावी अवधि के आय आकलन के लिए विनियम दर 1अमरीकी डालर = 67 रु. सुविचारित की गई है।

(iii). **व्यय प्रक्षेपण:**(क). **कार्गो प्रहस्तन संविदा:**

कंपनी ने पृष्ठ-भूमि प्रचालनों, किसी भी संपर्क कार्य सहित, कुलीगिरी और कार्गो प्रहस्तन का ठेका जेएसडब्ल्यू इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड को 31 मार्च, 2019 तक की अवधि के लिए दिया है। इस संविदा के लिए वास्तविक मूल्य वृद्धि 5% प्रति वर्ष है।

(ख). **मरम्मत और अनुरक्षण:**

अभियांत्रिक परिसंपत्तियों पर 1.5% और सिविल परिसंपत्तियों पर 0.5% की दर से मरम्मत और अनुरक्षण व्यय परिकलित किया गया है। क्योंकि नया उपस्कर स्थापित किया जा रहा है, प्रक्षेपित अवधि के लिए कम आर एंड एम व्ययों पर विचार किया गया है।

(ग) **उपस्कर चालन लागत**

- (i). **विद्युत:** 2015-16 की यूनिट पर गोवा राज्य बिजली बोर्ड के वर्तमान प्रशुल्क पर आधारित है। आगामी तीन वर्षों का प्रक्षेपण वित्तीय वर्ष 2016-17 और उसके पश्चात् 3.76% का स्फीति कारक लागू करके किया गया है।

(ii). **ईंधन:** 2016-17 के लिए यूनिट दर भारत सरकार द्वारा घोषित वर्तमान प्रशुल्क दर पर आधारित है। इसी के अनुरूप और पिछले अनुभव के आधार पर वि.व 2016-17 में ईंधन कीमतों में 3.76% की वृद्धि मान ली गई है।

(घ). **मूल्यहास:** का परिकलन कंपनी अधिनियम 2013 की अनुसूची – II के अनुसार सीधी रेखा विधि के आधार पर किया गया है।

(ङ). **रायल्टी:**

सेशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.8.1. के अनुसार प्रशुल्क परिकलन के लिए ग्राह्य व्ययों के रूप में 13.1% के राजस्व (निविदा के लिए दूसरी उच्चतम बोली के कारण) हिस्से पर विचार किया गया है।

(च). **पट्टा किराया:** इसका आकलन लाइसेंस करार (एलए) के उपबंधों के आधार पर किया गया है।

(छ). **बीमा लागत:** परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 0.33% पर सुविचार किया गया है।

(ज). **उपरिव्यय:** 2016-17 से 2018-19 के लिए आकलन वर्ष 2015-16 के व्यय के वास्तविक आंकड़ों के स्टाफ लागत पर 8.00% और अन्य व्ययों के लिए 3.76% की वार्षिक स्फीति दर लागू काके किया गया है। यह पत्तन सैक्टर में न्यूनतम वृद्धि है।

(झ). **आरंभिक व्यय:** जैसा पिछले संशोधन में किया गया था, एसडब्ल्यूपीएल इस प्रस्ताव में भी प्रत्येक वर्ष आरंभिक व्यय का 1/10 पर विचार किया है।

(iv). **पूँजीगत व्यय:**

(क). सकल ब्लॉक में कुल संवृद्धि इस प्रकार है:

वर्ष	रु. करोड़ में
2016-17	138.00
2017-18	47.30
2018-19	25.00

(ख). कंपनी 2 चल हार्बर क्रेनों को 2 जहाजी अनलोडरों से प्रतिस्थापित करने की प्रक्रिया में है। इन जहाजी अनलोडरों की कुल लागत लगभग 130 करोड़ रुपये है। ये जहाजी अनलोडर्स बर्थ संख्या 6क पर स्थापित किये जा रहे हैं। वर्ष 2016-17 में कुल 138 करोड़ रुपये के खर्च होने का प्रस्ताव है।

(ग). मकैनिकल प्रहस्तन प्रणाली (कंवेयिंग प्रणाली सहित) 10 वर्ष से भी अधिक पुरानी है और दक्ष प्रचालन की अपेक्षाओं के लिए नए निवेश की जरूरत है। वर्ष 2017-18 में 47.30 करोड़ रुपये के निवेश का प्रस्ताव है।

(घ). यह भी कि, कंपनी का पृष्ठ क्षेत्र में प्रहस्तन उपस्करों को प्रतिस्थापित करने का प्रस्ताव है, जिस पर लगभग 25 करोड़ रुपये की लागत आयेगी और इन्हें वि.व. 2018-19 में खरीदा जायेगा।

(v). **इष्टतम क्षमता:**

(क). इष्टतम क्वे क्षमता 10.73 एमटीपीए निर्धारित की गई है, जैसा कि नीचे दी गई है:

| (क) – टर्मिनल 5क के लिए इष्टतम बर्थ क्षमता का परिकलन:

एसडब्ल्यूपीएल में जहाजी फ्लीट संरचना	:	%	डीडब्ल्यूटी
एस1: अंतरीय आकार (80,000 डीडब्ल्यूटी और अधिक)		0	175000

एस2: पेनामैक्स (50,000 डीडब्ल्यूटी 80,000 डीडब्ल्यूटी तक)	80% 70000
एस3: हैडिमैक्स (50,000 से कम)	20% 45000
पी1: केप आकार पोत के लिए जहाजी दिवस उत्पादन	45,000 टीपीडी
P2: केप आकार पोत के लिए जहाजी दिवस उत्पादन	25,000 टीपीडी
P3: हैंडीमैक्स पोत के लिए जहाजी दिवस उत्पादन	15,000 टीपीडी
क्षमता उपयोग स्तर	70%

इष्टतम बर्थ क्षमता (5क) = 3.83 एमटीपीए

$$[70\% * \{(25000*80\%) + (15000*20\%)\} * 365]$$

[इष्टतम बर्थ क्षमता परिकलन में गणितीय अशुद्धि पाई गई है। इष्टतम बर्थ क्षमता एसडब्ल्यूपीएल द्वारा निकाली गई 3.83 एमटीपीए के प्रति 5.88 एमटीपीए है।]

। (क) – टर्मिनल 6क के लिए इष्टतम बर्थ क्षमता का आकलन:

मुरमोगाव पत्तन पर जहाजी फ्लीट संरचना	डीडब्ल्यूटी
एस1: अंतरीय आकार (80,000 डीडब्ल्यूटी और अधिक)	0 175000
एस2: पेनामैक्स (50,000 डीडब्ल्यूटी से 80,000 डीडब्ल्यूटी तक)	80% 70000
एस3: हैडिमैक्स (50,000 से कम)	20% 45000
पी1: केप आकार पोत के लिए जहाजी दिवस उत्पादन	45,000 टीपीडी
P2: केप आकार पोत के लिए जहाजी दिवस उत्पादन	30,000 टीपीडी
P3: हैंडीमैक्स पोत के लिए जहाजी दिवस उत्पादन	15,000 टीपीडी
क्षमता उपयोग स्तर	70%

इष्टतम बर्थ क्षमता (6क) = 6.90 एमटीपीए

$$[70\% * \{(30,000 \times 80\%) + (15,000 \times 20\%)\} * 365]$$

कुल बर्थ क्षमता – (5क & 6क): 6.90+3.83 = 10.73 एमटीपीए

(ख). इष्टतम स्टेकयार्ड क्षमता 6.93 एमटीपीए निर्धारित की गई है जैसी नीचे दी गयी है:

इष्टतम स्टेकयार्ड क्षमता का आकलन

क्षमता उपयोगिता स्तर	70%
ए: स्टेकयार्ड का लिए उपलब्ध क्षेत्र	33,000 वर्ग मी.
यू: स्टेकयार्ड का प्रतिशत जिसे प्रयोग में लाया जा सकता है	80%
क्यू: मात्रा जिसे प्रति वर्ग मीटर क्षेत्र में: 15 टन/वर्ग मीटर	
टी: वर्ष में प्लेट का टर्नओवर अनुमात:	25

इस्टतम स्टेकयार्ड क्षमता (ख) = 6.93 एमटीपीए

[70% * (33,000 sq.m. X 80% X 15 X 25%)]

(ग). इस्टतम टर्मिनल क्षमता बर्थ क्षमता और इष्टतम यार्ड क्षमता से कम मान की है। तदनुसार, इष्टतम टर्मिनल क्षमता 7.00 मिलियन टन प्रति वर्ष सुविचारित की जाती है जो दोनों क्षमताओं से कम है।

(vi). वित्तीय आकलन का सारांश:

वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के आकलनों के आधार पर वर्तमान प्रशुल्क और प्रस्तावित प्रशुल्क पर लागत स्थिति का सारांश जैसा फार्म 3क में दिया गया है, निम्नवत् है:

(मिलियन में)

क्र. सं.	विवरण	वर्तमान प्रशुल्क पर			योग	प्रस्तावित प्रशुल्क पर			योग
		2016-17	2017-18	2018-19		2016-17	2017-18	2018-19	
1.	यातायात एमएमटी में	7.50	7.50	7.50	22.50	7.50	7.50	7.50	22.50
2.	कुल आय	1,616.83	1,719.10	1,829.22	5,165.15	1,625.61	1,758.19	1,868.30	5,252.10
3.	कुल व्यय	1,529.21	1,658.92	1,766.03	4,954.16	1,568.29	1,698.01	1,805.11	5,071.41
4.	व्याज और कर पूर्व अतिरेक (2) - (3)	87.63	(-) 38.11	(-) 141.01	87.63	440.46	314.89	212.17	967.52
5.	नियोजित पूंजी	3,253.67	3,643.62	3,639.80		3,253.67	3,643.62	3,639.80	
6.	आरओसीई @16%	488.05	546.54	545.97	1580.56	488.05	546.54	545.97	1580.56
7.	निवल अतिरेक / (घाटा) (4) - (6)	(-) 400.42	(-)584.65	(-)686.98	(-) 1672.05	(-) 47.59	(-) 231.65	(-) 333.80	(-) 613.046
8.	2013-14 से 2015-16 तक का 50% अतिरेक	200.80	200.80	200.80	602.40	200.80	200.80	200.80	602.40
9.	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अतिरेक / (घाटा) % के रूप में	(-) 191.62	(-) 375.86	(-) 478.19	1045.67	(-) 161.20	(-) 22.86	(-) 125.00	309.06

कार्गो प्रहस्तन प्रशुल्क (भंडारण प्रशुल्क के सिवा) में 30% की वृद्धि और बर्थ किराया दर में 17% की वृद्धि व्ययों और ग्राह्य आरओसीई तथा ग्राह्य रायल्टी को वहन करने के लिए पर्याप्त है। एसडब्ल्यूपीएल, तथापि लाइसेंस करार के अनुसार रायल्टी देगी जो काफी अधिक है।

(vii). प्रस्तावित दर मान:

(क). बर्थ किराया प्रभार: कार्गो की प्रमात्रा में कमी और उतरायी दक्षता में वृद्धि के कारण राजस्व में ओपैक्स और घाटे पर विचार करते हुए, बर्थ किराया प्रभारों में वर्तमान प्रशुल्क की तुलना में 17% की वृद्धि करने का प्रस्ताव है।

(ख). कार्गो संबंधी प्रभार:

क.	कार्गो प्रहस्तन प्रभार	
क्र.सं.	विवरण	प्रस्तावित % वृद्धि
1.	बर्थ 5क	
	धातु उत्पाद, स्टील कॉयल, स्लैब	30%
	लौह अयस्क पैलेट्स और अन्य कोई बल्क कार्गो	30%
2.	बर्थ 6क	
	कोयला (हर प्रकार का), कोक (हर प्रकार का), धातुकर्मीय कोक और चारकोल	30%
	चूना पत्थर	30%
	धातु उत्पाद, स्टील कॉयल, स्लैब	30%
	लौह अयस्क पैलेट्स और अन्य कोई बल्क कार्गो	30%
3.	घाट शुल्क	30%
4.	भंडारण प्रभार	कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं
5.	धूल दमन प्रभार	30%

(viii). उत्पादकता:

निष्पादन में सुधार लाने के उद्देश्य से, एसडब्ल्यूपीएल की विभिन्न वस्तुओं की उतरायी और लदान दरों में वृद्धि करने की योजना है, जैसा नीचे दिया गया है:

टन/ प्रति दिन			
क्र.सं.	कार्गो	वर्तमान	प्रस्तावित
1	कोयला	26,100	35,000
2	कोक	15,000	20,000
3	चूना पत्थर	19,100	25,000
4	स्टील उत्पाद	6,200	7,000

जहाजों से तेजी से उतरायी/लदान से प्रयोक्ता को लाभ होता है परंतु एसडब्ल्यूपीएल को उपार्जित होने वाले बर्थ किराया प्रभार में कमी आ जाती है।

6. परामर्श की निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल के 6 जुलाई, 2016 के प्रस्ताव की प्रति हमारे 18 जुलाई, 2016 के पत्र के द्वारा एमओपीटी और प्रयोक्ताओं / प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित की गई। प्रयोक्ताओं / प्रयोक्ता संगठनों ने एसडब्ल्यूपीएल के प्रस्ताव पर कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की। एमओपीटी ने अपनी टिप्पणियां संयुक्त सुनवाई के बाद प्रस्तुत कीं।

7. इस मामले में संयुक्त सुनवाई एमओपीटी परिसर में 22 अगस्त, 2016 को हुई। संयुक्त सुनवाई में, एमओपीटी, एसडब्ल्यूपीएल और संबंधित प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने निवेदन रखे।

8.1. जैसा संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया, एसडब्ल्यूपीएल को हमारे 26 अगस्त, 2016 के पत्र के द्वारा निम्नलिखित मुद्दों पर कार्रवाई करने का अनुरोध किया गया:

- एसडब्ल्यूपीएल द्वारा संयुक्त सुनवाई के दौरान प्रस्ताव की पावर पाईट प्रस्तुतिकरण की प्रति भेजे।
- जैसा संयुक्त सुनवाई के दौरान सहमति बनी थी कि मुरमुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) को एसडब्ल्यूपीएल के प्रस्ताव पर एक सप्ताह के भीतर लिखित टिप्पणियां प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। एसडब्ल्यूपीएल को तत्पश्चात 3 दिन में उस पर अपनी टिप्पणियां देने का अनुरोध किया गया।

8.2. उपरोक्त संदर्भित कार्रवाई के पहले मुद्दे के संदर्भ में एसडब्ल्यूपीएल ने अपने 7 अक्टूबर, 2016 के ई-मेल के द्वारा संयुक्त सुनवाई के दौरान एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत पावर पाईट प्रस्तुतिकरण की प्रति भेजी।

8.3. उपरोक्त कार्रवाई के दूसरे मुद्दे के संदर्भ में एमओपीटी ने अपने 27 अगस्त, 2016 के ई-मेल के द्वारा अपनी लिखित टिप्पणियां प्रस्तुत की। एमओपीटी के 27 अगस्त, 2016 के ई-मेल द्वारा भेजी गई टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के रूप में एसडब्ल्यूपीएल को भेजा गया। एसडब्ल्यूपीएल ने अपने 2 सितंबर, 2016 के ई-मेल के द्वारा एमओपीटी की टिप्पणियों पर अपनी प्रतिक्रिया प्रस्तुत की।

9.1. प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर, एसडब्ल्यूपीएल को हमारे 26 सितंबर, 2016 के पत्र के द्वारा विभिन्न बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण 4 अक्टूबर 2016 तक भेजने का अनुरोध किया गया था। एसडब्ल्यूपीएल ने अपने 3 अक्टूबर, 2016 और 14 अक्टूबर, 2016 के ई-मेल के द्वारा हमारे प्रश्नों के उत्तर दिये। हमारे द्वारा उठाये गए प्रश्न और उन पर एसडब्ल्यूपीएल के उत्तरों का सारांश इस प्रकार है:-

क्र.स.	हमारे द्वारा उठाये गए प्रश्न	एसडब्ल्यूपीएल का उत्तर
क.	सामान्य:	
(i).	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के वार्षिक लेखाओं में सूचित आंकड़ों में लागत विवरण में दिये गए आंकड़ों में मामूली सा अंतर है अर्थात् प्रचालन राजस्व, प्रचालन व्यय, वित्त और विविध आय (एफएमआई), मूल्यहास कृपया संबंधित वार्षिक लेखाओं और लागत विवरण में दिये गए आंकड़ों में अंतर का समाधान प्रस्तुत करें।	एसडब्ल्यूपीएल ने प्रस्ताव की साफ्ट प्रतिलिपि में आंकड़ों का समाधान प्रस्तुत कर दिया है।
(ii).	प्रत्येक वर्ष के लागत विवरण में सुविचारित आंकड़ों और लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के साथ समाधान किया जाए। यदि समाधान नहीं किया गया है।	
(iii).	एसडब्ल्यूपीएल को यह अनुरोध भी किया गया है कि वह वर्ष 2015-16 के प्रस्तुत आंकड़ों की लेखापरीक्षित लेखाओं के आधार पर पुष्टि करें। एसडब्ल्यूपीएल को स्वतंत्र लेखापरीक्षा रिपोर्ट की प्रति भी भेजनी है और 2015-16 के लिए स्वतंत्र लेखापरीक्षा रिपोर्ट के साथ संलग्न करनी है।	
ख.	वित्तीय/लागत विवरण	
	पूर्व समय के वास्तविक तथा अनुमान का तुलनात्मक विश्लेषण (फार्म-7): प्रशुल्क मार्गनिर्देश 2005 का खंड 2.13 इस प्राधिकरण को भौतिक व वित्त प्रदर्शन तथा पहले प्रशुल्क चक्र के अनुमान की समीक्षा का अधिकार देता है, इस संदर्भ में, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रपत्र कर फार्म 7, बीओटी प्रचालकों को अपेक्षित प्रशुल्क प्रस्ताव दायर करने की अपेक्षा करता है। एसडब्ल्यूपीएल ने वांछित फार्म 7 प्रस्तुत किया है। तथापि, आकलन कालम में सुविचारित आंकड़े 15 जनवरी, 2016 के आदेश में अनुमानित आंकड़ों से मेल नहीं खाते। उक्त फार्म को भरते समय निम्नलिखित बिंदुओं का भी ध्यान रखा जाए।	
(i).	जनवरी, 2015 का प्रशुल्क आदेश तब के प्रचलित प्रशुल्क पर 14% की कमी को प्रभावी करता है। जनवरी, 2016 का समीक्षा आदेश ने जनवरी, 2015 के जारी आदेश से पूर्ण प्रचलित शुल्कों को फिर से लागू कर दिया। एसडब्ल्यूपीएल ने संशोधित प्रशुल्क को जनवरी 2015 के आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख से जनवरी, 2016 के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक अर्थात् 1 जनवरी, 2016 कार्यान्वित किया	अप्रैल 2013 से मार्च, 2016 तक की अवधि के राजस्व और व्यय को लेखापरीक्षित लेखाओं से लिया गया है अतः प्रशुल्क संशोधन के सभी प्रभाव लागू किये गए हैं।

	होगा। अतः फार्म 7 को संकलित करते समय जनवरी, 2015 आदेश में सुविचारित आय के आकलन को इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित घटौती को और अंतरिक अवधि के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कार्यान्वित प्रभाव को कैप्चर करने के लिए उपयुक्त रूप से समायोजित किया गया है।	
(ii).	जैसा कि पहले बताया गया है, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के वार्षिक लेखाओं में सूचित आंकड़ों में लागत विवरण में दिये गए आंकड़ों में मामूली सा अंतर है अर्थात् प्रचालन राजस्व, प्रचालन व्यय, वित्त और विविध आय (एफएमआई), मूल्यहास कृपया संबंधित वार्षिक लेखाओं और लागत विवरण में दिये गए आंकड़ों में अंतर का समाधान प्रस्तुत करें और फार्म 7 के आंकड़ों को ठीक किया जाए।	संबद्ध आंकड़ों के साथ समाधान प्रस्ताव की साफ्ट प्रति में दिया गया है।
(iii).	दिशानिर्देश सभी महापत्तन न्यासों को उनकी विवेक पर वाणिज्यिक विचार कर दरों को कम करने हेतु यदि वे चाहे लचीलापन प्रदान करते हैं। ऐसी कोई कमी यदि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा की गयी हो तो हमारी जानकारी के लिए उसकी मात्रा को प्रत्येक वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए सूचीबद्ध करें।	कंपनी ने अपने किसी भी ग्राहक को प्रशुल्क पर कोई छूट नहीं दी है।
ग.	क्षमता परिकलन:	
	क्षमता का आकलन करने के लिए एसडब्ल्यूपीएल 2008 दिशानिर्देश में निर्धारित पद्धति का पालन किया है। यद्यपि, अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों 2008, मौजूदा टर्मिनलों के लिए लागू नहीं है, निम्नलिखित बिंदुओं पर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत क्षमता आकलन में संशोधन करने की आवश्यकता है।	
(i).	एसडब्ल्यूपीएल ने बताया है कि कार्गो (कोयला) की उतराई के लिए जहाजी दिवस उत्पादन दिशानिर्देशों में कापेक्स पोत के लिए 45000 टन/दिन, पेनामैक्स पोतों के लिए 30000 टन/दिन और हैंडी आकार/हैंडीमैक्स पोतों के लिए 15000 टन/दिन निर्धारित है और तदनुसार बर्थ 5क की इष्टतम क्षमता 3.83 एमटीपीए और 6क की 6.90 एमटीपीए आकलित की गई है। तथापि, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित उत्पादन मानक कोयला टर्मिनल के लिए 2008 दिशानिर्देशों में तुलनात्मक पोतों के लिए निर्धारित 50000 टन/दिन, 35000 टन/दिन और 15000 टन/दिन उत्पादन मानकों से मेल नहीं खाते हैं। इस संबंध में प्रत्येक प्रकार की कार्गो मर्दों के लिए पेनामैक्स/हैंडीमैक्स पोत द्वारा प्रहस्तन की औसत उतराई दर और औसत लदान दर पिछले 3 वर्षों की प्रस्तुत की जाए। 2 एचएमसी, 2 शिप अनलोडर्स, मैकनिकल प्रहस्तन प्रणालियों और पृष्ठ क्षेत्र में प्रहस्तन उपस्करों के प्रतिस्थापन, जैसा एसडब्ल्यूपीएल ने प्रस्ताव किया है, को ध्यान में रखते हुए आगामी 3 वर्षों का प्रत्याशित उत्पादकता स्तर भी दर्शाया जाए।	2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों पर विचार करते हुए बर्थ क्षमता को बढ़ाकर 7.92 एमएमटीपीए कर दिया गया है। परंतु, क्योंकि यार्ड क्षमता अभी भी 6.93 एमएमटीपीए है, अतः टर्मिनल 5क और 6क की क्षमता 7 एमएमटीपीए है।
(ii).	बर्थ न. 5क और 6क जो एसडब्ल्यूपीएल द्वारा विभिन्न कार्गो जैसे कोल/कोक, लाइम स्टोन, स्टील उत्पाद इत्यादि हेतु प्रचालित है। प्रहस्तन दर, कार्गो के प्रकार और पोत के आकार के आधार पर अलग-अलग होंगे। घाट की उच्चतम क्षमता के मूल्यांकन का संशोधन इन पोत के प्रतिमान तथा विभिन्न	कोयले की कार्गो उतराई दर पर आधारित बर्थ 5क और 6क की क्षमता का परिकलन जो टर्मिनल पर प्रहस्तित किये जा रहे कार्गो में तीव्रतम है, अतः बर्थ की क्षमता उच्च स्तर पर ली गई है। चूना पत्थर अथवा अन्य कार्गो के किसी समंजन पर सुविचार करने के पश्चात् टर्मिनल की क्षमता को घटा देगी।

	कार्गो की उत्पादकता कलमबद्ध करने के लिए किया जा सकता है।	
(iii).	<p>इष्टतम स्टैकयार्ड क्षमता के आकलन के लिए, एसडब्ल्यूपीएल ने 15 टन प्रति वर्ग मीटर का स्टैकिंग कारक और टर्नओवर अनुपात 25 का लिया है। पिछले तीन वर्षों में प्राप्त वास्तविक स्टैकिंग कारक और टर्नओवर और अन्य निकासी सुविधाएं भी दर्शायी जाएं। स्टैकिंग कारक और टर्नओवर अनुपात के संदर्भ में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्राप्त/प्राप्तव्य उन्नत प्रतिमानों को कैप्चर करने के लिए इष्टतम यार्ड क्षमता का पुननिर्धारण किया जाए।</p> <p>एसडब्ल्यूपीएल उक्त टिप्पणियों के आलोक में इष्टतम क्वे क्षमता और यार्ड क्षमता की समीक्षा और आशोधन कर सकती है।</p>	एसडब्ल्यूपीएल ने विभिन्न कारकों जैसे रेकों की उपलब्धता और किसी बड़ी प्रतिस्पर्धी का अभाव, के कारण पूर्व वर्षों में उच्च प्रवाह क्षमता प्राप्त की है। ये कारक, विशेषकर प्रतिस्पर्धी का अभाव, अब नहीं हैं क्योंकि बर्थ 7 कम से कम 2 रेक प्रतिदिन शेयर करती है जो आने वाली अवधि में बढ़ भी सकती है और इसलिए, स्टैकयार्ड क्षमता वह नहीं रहेगी जो पिछले वर्षों में थी। इसलिए, पिछले 3 वर्षों के निष्पादन के आधार पर यार्ड क्षमता का परिकलन लागू नहीं होगा।
घ.	यातायात आकलन	
(i).	एसडब्ल्यूपीएल ने 2016-17 से 2018-19 तक के सभी वर्षों के लिए 7.5 मिलियन टन प्रति वर्ष की समान दर से यातायात का आकलन किया है। एसडब्ल्यूपीएल ने वर्तमान उपस्करों की प्रतिस्थापना के लिए अर्थात् 2 एचएमसी, 2 शिप अनलोडर्स मैकेनिकल प्रहस्तन प्रणाली और पृष्ठ क्षेत्र के लिए प्रहस्तन उपस्कर, 2016-17 से 2018-19 तक की अवधि में कुल 2103 मिलियन रुपये का निवेश करने का प्रस्ताव है। एसडब्ल्यूपीएल से यह स्पष्ट करने का अनुरोध है कि प्रस्तावित निवेश से वर्ष 2016-17 से 2018-19 के आतायात आकलन पर कैसे कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।	शिप अनलोडर्स के साथ एमएचसी की प्रतिस्थापना और मैकेनिकल हस्तांतरण प्रणाली का पुनर्संजीकरण मुख्यतः लंबी पहुंच बाह्य के साथ उतरायी उपस्करों की बढ़ रही अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए हैं। पत्तन न्यास ने केप आकार के पोतों के लिए नौसंचालन चैनल की ड्राफ्ट को बढ़ाने के लिए कैपिटल ड्रेजिंग का प्रस्ताव है। चूंकि इस परियोजना की घोषणा 2 वर्ष पहले की गई थी और केप पोत प्रहस्तन की अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए, कंपनी ने एमएचसी की प्रतिस्थापना के लिए क्योंकि इन्होंने अपना अधिकतर प्रचालन जीवन व्यतीत कर लिया था। शिप अनलोडर्स का आदेश दिया था। तथापि, ड्रेजिंग परियोजना के हाल ही के अपडेट को देखते हुए, निकट भविष्य में केप पोतों के आने की संभावना नहीं है। परिणामतः ये शिप अनलोडर्स अपनी क्षमता के अनुसार करने में सक्षम नहीं हो सकेंगे।
(ii).	किसी यातायात वृद्धि पर सुविचार न करने के कारण उचित औचित्य के साथ स्पष्ट किये जाएं।	<p>टर्मिनल 5क और 6क के लिए यातायात की वृद्धि पर सुविचार न करने के निम्न कारण हैं:</p> <p>(i). बर्थ 7 प्रचालन से बढ़ रही प्रतिस्पर्धा जो पत्तन को उपलब्ध रेकों को साझा करता है। पिछले 3 वर्षों में, बर्थ 7 द्वारा साझा किये गए औसत रेक प्रतिदिन 1 से कम था जो बढ़कर 2 रेक प्रतिदिन हो गया। एसडब्ल्यूपीएल को उपलब्ध कम रेकों से कार्गो की प्रवाह क्षमता घट जायेगी।</p> <p>(ii). वित्तीय वर्ष 2015-16 के दौरान, गोवा प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने पत्तन को नोटिस दिया है कि पर्यावरणीय कारकों के कारण पत्तन अपने कार्गो की प्रवाह क्षमता को टर्मिनल 6क व 7पर प्रति वर्ष 25% कम करता रहे।</p> <p>उक्त कारकों के आलोक में, आकलित कार्गो प्रवाह क्षमता 7.5 मिलियन टन एमटी तक ही सीमित रहेगी।</p>
(iii).		
(क).	वर्ष 2014-15 और 2015-16 में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा फार्म 2क में सूचित वास्तविक चूना पत्थर कार्गो प्रहस्तन क्रमशः 0.11 मिलियन टन और 0.46 मिलियन टन है। उसके प्रति एसडब्ल्यूपीएल ने यातायात का आकलन 0.10 मिलियन टन	2015-16 के लिए, प्रचालन और वित्तीय सभी आंकड़ों वास्तविक लिये गए हैं। कार्गो की श्रेणी और मात्रा संबंधी निर्णय पूर्णतः ग्राहक का विशेषाधिकार होता है और एसडब्ल्यूपीएल ने कार्गो की मात्रा और श्रेणी का आकलन

	किया है जो वर्ष 2015-16 में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वास्तविक प्रहस्तित यातायात से 78% कम है। चूना पत्थर के यातायात में अत्यधिक मक आकलन का आधार प्रस्तुत किया जाए।	ग्राहकों के साथ चर्चा करके किया है।
(ख).	इस प्रकार वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तित फार्म 2क में सूचित वास्तविक विदेशी स्टील कार्गो क्रमशः 0.09 मिलियन टन 0.93 मिलियन टन और 0.57 मिलियन टन है। इसके प्रति एसडब्ल्यूपीएल ने 0.10 मिलियन टन आतायात का आकलन किया है तो एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 2015-16 में वास्तव में प्रहस्तित कार्गो का 82% आतायात है। यातायात के अत्यधिक गिरावट का औचित्य बतायें।	आकलन तैयार करते समय, विश्वभर में स्टील बाजार मंदी पर था और चीन वास्तव में, अपने अधिभूत स्टील संयंत्रों से स्टील उत्पादनों की विश्वभर में डम्प कर रहा था और इसलिए कम प्रवाह क्षमता आकलित की गई है।
(ग).	2013-14 से 2015-16 के वर्षों विदेशगामी पोत और तटीय पोतों से प्रहस्तित स्टील कार्गो के प्रतिशत का अनुपात 87:13 है। तथापि, 2016-17 से 2018-19 के लिए स्टील कार्गो का आकलन करते समय, एसडब्ल्यूपीएल ने अनुपात को 25:75 पर विचार किया है। तटीय स्टील कार्गो के वास्तविक 13% के आकलन के कारण बतायें।	<p>आगामी 3 वर्षों के लिए, क्योंकि स्टील उत्पादों के लिए निर्यात बाजार के मंदा रहने की संभावना है, अतः स्टील का निर्यात तटीय परिवहन से कम रहने की ही संभावना है।</p> <p>स्टील कार्गो पूर्वानुमान:</p> <p>जेएसडब्ल्यू स्टील टर्मिनल 5क से निर्यात स्टील कार्गो का मुख्य ग्राहक है। इसका स्टील व्यापार विभिन्न सरकारी नीतियों इसका अंतराष्ट्रीय स्टील बाजार परिदृश्य पर निर्भर करता है। पिछले वर्ष, भारतीय स्टील सैक्टर को चीन की चुनौतियों का सामना करना पड़ा क्योंकि चीन की अतिक्षमता स्टील उद्योग ने अपने स्टील उत्पाद भारत और अन्य बड़े स्टील उपभोग देशों में डम्प करता रहा। स्टील उद्योग के लिए घरेलू के साथ-साथ निर्यात बाजार में मंदी रही। स्तर को समान बनाने के लिए भारत सरकार ने विभिन्न स्टील उत्पादों के लिए घरेलू मांग बनायी।</p> <p>मंदी अंतरराष्ट्रीय अर्थव्यवस्था के कारण इसी परिदृश्य के जारी रहने को देखते हुए, अपने ग्राहकों से चर्चा के पश्चात् हमने आकलन किया कि हमारा टर्मिनल काफी छोटा है और तदनुसार हमने काफी कम आकलन किया और उसमें भी तटीय शिप मेंट के निर्यात से अधिक होगा।</p>
ड.	आय का आकलन	
(i).	विलम्ब शुल्क/भंडारण प्रभारों आदि से 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए राजस्व प्राप्ति क्रमशः 30.23 मिलियन सं. 36.15 मिलियन रुपये और 32.18 मिलियन रुपये के रूप सूचित यिा गया है। जबकि, 2016-17 से 2018-19 के लिए आकलन 10 मिलियन रुपये प्रति वर्ष है। एसडब्ल्यूपीएल कृपया वास्तविक भंडारण राजस्व की तुलना में 2016-17 से 2018-19 के वर्षों में विलम्ब शुल्क/भंडारण प्रभारों आदि से राजस्व में कम आकलन के कारण बताने का कष्ट करें।	भंडारण से अधिक राजस्व का उपार्जन अधिक मात्रा में प्रहस्तन के कारण है। कम प्रमात्रा से निकासी मार्ग में कम भीड़-भाड़ होगी अतः कम भंडारण आय पर विचार किया गया है।
(ii).	एसडब्ल्यूपीएल के वार्षिक खातों में प्रचालन से अनुसूची 16 के तहत वर्ष 2013-14 से 2015-16 वर्षों में सकल राजस्व	

	रिपोर्ट किया गया। इसमें सर्विस टैक्स शामिल नहीं है तथा शुद्ध राजस्व वार्षिक खातों में रिपोर्ट किया गया है जिसका 2013-14 और 2015-16 में संचालन कीमत माना गया है। इस संबंध में निम्न बिंदुओं को सुनिश्चित करें/स्पष्ट/ व्याख्या करें:-	
(क).	कृपया पुष्टि करें कि क्या सकल राजस्व के अंतर्गत सेवा कर वसूली के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किया गया निरूपण इस संबंध में लेखांकन प्रक्रिया के अनुसार है। महापत्तन न्यास से यह पता चला है कि सेवा कर देय/पुनर्प्राप्ति अलग खाते में रखा जाता है तथा यह राजस्व या व्यय का हिस्सा नहीं है।	लेखांकन नामकों के अनुसार, यदि राजस्व, सेवा कर/उत्पाद शुल्क सहित, पुनः प्रस्तुत किया जाता है, तो उसे घटाया जाता है और किसी लाभ पर विचार करने से पूर्व निवल राजस्व प्रस्तुत किया जाता है। इस मानक के अनुरूप प्रस्ताव के लिए निवल आय पर सुविचार किया गया है।
(ख).	कृपया पुष्टि और प्रमाणित करें कि 2013-14 से 2015-16 की आय और व्यय के साथ-साथ 2016-17 से 2018-19 के अनुमान जो कीमत विवरण में सूचित है, सेवा कर दोनों ही घटकों, आय पक्ष तथा व्यय पक्ष, में शामिल नहीं है।	जी हां। हमने प्रस्ताव से राजस्व से सेवा कर के साथ-साथ व्यय को निकाल दिया है।
(iii).	वर्तमान दरमान में पोतों को जलापूर्ति के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं है। वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक की वास्तविक आय में भी इस सेवा से कोई आय दर्शायी नहीं गई है। अब एसडब्ल्यूपीएल ने पोतों को जलापूर्ति के लिए अलग से प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। एसडब्ल्यूपीएल यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया जात है कि इस सेवा के लिए वर्तमान व्यवस्था का ब्यौरा दें। एसडब्ल्यूपीएल नए प्रशुल्क निर्धारण के कारण स्पष्ट करे और विदेशगामी पोतों के लिए प्रति 1000 लीटर 3.3069 अमरीकी डालर की प्रस्तावित दर निकालने का आधार भी बताएं। इसके अतिरिक्त, एसडब्ल्यूपीएल ने 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए आय के आकलन पर विचार नहीं किया है। यदि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कोई आय आकलित नहीं की है तो दरमानों में इस मद के लिए प्रशुल्क निर्धारण के तर्क का औचित्य सिद्ध करें।	जलापूर्ति से प्रशुल्क को प्रस्तावित दरमानों से हटाया जा सकता है।
(iv).		
(क).	इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें अधिकतम स्तर की होती हैं। एसडब्ल्यूपीएल कृपया बताएं कि 2013-14 से 2015-16 के वर्षों के दौरान अधिकतम दरों पर क्या कोई छूट दी गई है? ऐसी छूटों का राजस्व पर प्रभाव को भी बताएं।	पूर्व के वर्षों में किसी ग्राहक को कोई छूट नहीं प्रस्तावित की गई थी।
(ख).	पुष्टि करें कि 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए आकलित आय एसडब्ल्यूपीएल के वर्तमान दरमानों पर है। पुष्टि करें कि पत्तन न्यासों/बीओटी प्रचालकों को उपलब्ध शिथिलता के कारण 2016-17 से 2018-19 के दौरान एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दी जाने वाली प्रशुल्क घटौती/ रियायत, यदि कोई है, को आय के आकलनों में कैप्चर नहीं किया गया है।	2016-17 से 2018-19 की अवधि के लिए कोई छूट अथवा दरी घटौती की कल्पना नहीं की गई है।
(v).		
(क).	2013-14 से 2015-16 के दौरान एसडब्ल्यूपीएल बर्थों पर प्रहस्तित पोतों की कुल संख्या क्रमशः 174, 187 और 179 है और 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए प्रहस्तन के लिए आकलित पोतों की संख्या क्रमशः 181, 183 और 186 है।	वित्तीय वर्ष 2015-16 के दौरान एसडब्ल्यूपीएल ने 179 पोतों को प्रहस्तित किया जिनमें 128 विदेशगामी पोत कोयले के और 40 अन्य विदेशगामी पोत थे और 11 तटीय पोत थे। जबकि यह आकलन किया गया था कि 2016-17 में विदेशगामी पोत 100 कोयले के, अन्य विदेशगामी पोत 12

	<p>तथापि, सभी 3 वर्षों में प्रहस्तित किये जाने वाले पोतों की संख्या में क्रमशः 2 पोत, 4 पोत और पोत की वृद्धि के बावजूद बर्थ किराये से आय वर्ष 2015-16 में 1028.06 मिलियन रु. से घट कर 2016-17 में 552.99 मिलियन रु. (-85.91%), 2017-18 में 554.02 मिलियन रु. (-85.56%) और वर्ष 2018-19 में 555.10 मिलियन रु. (85.20%) हो गई है। पोत संबंधी आय के घटे हुए स्तर पर आकलन का आधार प्रस्तुत करें।</p>	<p>और 67 तटीय पोत होंगे। पोतों की संख्या में वृद्धि के कारण तटीय पोत हैं जिनका कम जीआरटी होता है और प्रशुल्क भी कम होता है (विदेशगामी पोत का 60%)।</p> <p>इसके अतिरिक्त, प्रस्तावित अवधि के लिए औसत उतरायी दर पिछले वर्षों की तुलना में वास्तविक से अधिक सुविचारित की गई है जिसमें बर्थ दिवसों में कमी आती है अतः कम बर्थ आय होती है।</p>
(ख).	<p>एमओपीटी ने दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए एसडब्ल्यूपीएल के प्रस्ताव पर टिप्पणी करते समय टिप्पणी की कि एसडब्ल्यूपीएल ने 60000 जीआरटी और उससे अधिक के प्रहस्तित पोतों की संख्या शून्य दर्शायी है और इस स्लैब के अंतर्गत किसी पोत का आकलन भी नहीं किया है यद्यपि इसने 2015-16 में और 19.08.2016 (2016-17) तक प्रत्येक में 7 पोतों का प्रहस्तन किया है। 2015-16 में और 16.08.2916 (2016-17) तक इस स्लैब के अंतर्गत प्रहस्तित पोतों का प्रकटन न करने के विशिष्ट कारणों को स्पष्ट करें।</p>	<p>वार्षिक वित्त के आकलन पर विचार करते समय, 60000 से अधिक जीआरटी पर विचार केप ड्रेजिंग परियोजना में विलंब के कारण विचार नहीं किया गया था। पहले कुछ महीनों में प्रस्तित पोत जिनका जीआरटी अधिक था, बड़े आकार के पोतों की प्रचालन और वित्तीय व्यवहार्यता का निर्धारण करने के लिए ग्राहक द्वारा परीक्षण शिपमेंट था और ये अधिक जीआरटी पोत नियमित आने वाले पोत नहीं हैं। यह भी कि, ऐसे पोतों के लिए प्रशुल्क नियमित आने वाले पोतों के अनुरूप किया गया है।</p> <p>60,000 जीआरटी के प्रहस्तित पोत</p> <p>एसडब्ल्यूपीएल ने वि.व 2015-16 और वित्तीय वर्ष 2016-17 के पहले दो महीनों में 60000 से अधिक के कुछेक पोतों को प्रहस्तित किया था। ये पोत आंशिक रूप से लदे हुए थे क्योंकि मुरमुगाव पत्तन का ड्राफ्ट पूरी तरह लदे केप पोतों की सीधी बर्थिंग के लिए पर्याप्त नहीं है। 2015-16 में प्रहस्तित पोतों के लिए प्राधिकरण द्वारा पेनामैक्स पोतों के लिए अधिसूचना दरों के अनुसार राजस्व किया गया था। जिसे प्रस्ताव में वास्तविक वित्त में दर्शाया गया है।</p> <p>इन केप पोतों को एसडब्ल्यूपीएल पर ग्राहक द्वारा इस परिकल्पना के आधार पर लाया गया था कि पत्तन न्यास मुरमुगाव पत्तन पर ड्राफ्ट को बढ़ा रहा है। पत्तन के टर्मिनल 5क, 6क और अन्य बर्थों पर केप पोतों की सीधी बर्थिंग की सुविधा प्रदान करने के लिए पत्तन न्यास द्वारा कैपिटल ड्रेजिंग परियोजना बनायी गई थी। यह मान लिया गया था कि केप पोतों में कार्गो लाना अधिक किफायती होगा और प्रचालन रूप से अधिक कारगर होगा।</p> <p>पत्तन न्यास ने वित्तीय वर्ष 2015-16 में कैपिटल ड्रेजिंग कार्य का ठेका दिया और यह आशा थी कि वि. वर्ष 2016-17 में परियोजना पूरी हो जायेगी और पूरी तरह से लदे केप आकार के पोत सीधे बर्थ पर आ लेंगे। इसी आलोक में, उपस्कर की दक्षता और टर्मिनल की अन्य सुविधाओं की जांच के लिए आंशिक रूप से लदे केप आकार के पोत बर्थ संख्या 6क पर बुलाये गए। यह भी नोट किया जाए कि इन पोतों से अन्य पत्तनों पर कार्गो की आंशिक रूप से उतराई की गई थी जहां केप पोतों के बर्थ के लिए पर्याप्त ड्राफ्ट था जैसे</p>

		<p>कृष्णापत्तनम पत्तन उस समय केप और पेनामैक्स पोतों के बीच किराया प्रभार में पर्याप्त अंतर था जो ग्राहकों को कृष्णापत्तनम पत्तन से मुरमुगाव पत्तन तक आंशिक लदे केप पोतों को लाने के अतिरिक्त संभार व्यय को नकारने के लिए काफी था। इस समय, यह अंतर आंशिक लदे केप पोतों के आगमन पर उपलब्ध नहीं है।</p> <p>बाद में, कैपिटल ड्रेजिंग परियोजना को राष्ट्रीय हरित अधिकरण (एनजीटी) में स्थानीय लोगों द्वारा उठायी गई आपत्तियों के कारण स्थगित कर दिया गया। जनता से आपत्तियां सुनने के पश्चात्, एनजीटी ने इस परियोजना को आरंभ करने के लिए पत्तन पर दंड लगाया। वर्तमान परिदृश्य को देखते हुए आगामी 3 वर्षों में परियोजना के पूरा होने की कोई संभावना नहीं है।</p> <p>उक्त के आलोक में, एसडब्ल्यूपीएल ने अपने प्रस्ताव में 60000 से अधिक जीआरटी के किसी पोत के लिए प्रशुल्क की कल्पना नहीं की है।</p>
च.	प्रचालन लागत	
(i).	<p>एसडब्ल्यूपीएल ने बिंदु संख्या 3.3 में बताया है कि इसने विद्युत, ईंधन लागत और अन्य अपरिव्ययों में 3.76% प्रति वर्ष की दर से वृद्धि की है। एसडब्ल्यूपीएल ने यह भी बताया है कि स्टाफ लागत में 8% प्रति वर्ष की वृद्धि की जाती है। इस संबंध में एसडब्ल्यूपीएल कृपया यह नोट करे कि इस प्राधिकरण ने वर्ष 2016-17 निपटाये जाने वाले प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत दायर प्रशुल्क मामलों के विषय में अपनाया गया वृद्धि कारक 2.46% है।</p>	<p>प्राधिकरण से प्राप्त पत्र के अनुसार 3.76% की वृद्धि के स्थान पर 2.46% की वृद्धि पर विचार किया गया है।</p> <p>[तथापि, एसडब्ल्यूपीएल ने अपने उत्तर के साथ प्रस्तुत संशोधित लागत विवरण में वार्षिक वृद्धि दर 2.46% के अनुसार आशोधित नहीं किया है, जैसा कि उसने कहा है।]</p>
(ii).	प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम (कार्गो प्रहस्तन प्रभार)	प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम (कार्गो प्रहस्तन प्रभार)
(क).	<p>एसडब्ल्यूपीएल ने बताया है कि इसने बैंक-अप प्रचालनों, किसी भी संपर्क कार्य सहित, कुलीगिरी और कार्गो प्रहस्तन का ठेका जेएसडब्ल्यू इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड को 31 मार्च 2016 तक की अवधि के लिए दिया है। इस संविदा के लिए वास्तविक मूल्य वृद्धि 5% प्रति वर्ष है।</p> <p>इस संबंध में कृपया पुष्टि करें कि क्या कुलीगिरी और बैंक-अप प्रचालनों के लिए कार्गो प्रहस्तन संविदा, संपर्क कार्गो सहित, क्या संबंधित सेवा प्रदाता प्रतिस्पर्धात्मक बोली के आधार पर रखा गया है और ऐसे लेनदेनों के लिए उससे उचित दूरी बनाये रखी जाती है।</p> <p>मार्च, 2016 तक के वैध संविदा और आकलनों को उचित सिद्ध करने के लिए 2018-19 तक की अवधि तक के वैध संविदा की प्रति प्रस्तुत करें।</p> <p>कृपया 2016-17 से 2018-19 तक के वर्षों के प्रत्येक वर्ष का इस शीर्ष के अंतर्गत व्यय को उचित सिद्ध करने के लिए</p>	<p>जेएसडब्ल्यू इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड को दिया गया कार्गो प्रहस्तन ठेका 5% वार्षिक वृद्धि के साथ मार्च, 2019 तक दिया गया है। यह संविदा आयकर अधिनियम 1961 और कंपनी अधिनियम, 2013 के अंतरण मूल्य दिशानिर्देशों के अनुरूप है। कार्गो प्रहस्तन संविदा के अंतर्गत जेएसडब्ल्यूआईएल को विभिन्न प्रस्तावों पर विचार करने के पश्चात् कार्गो प्रहस्तन संबंधी सभी सेवाओं के लिए, दूरी बनाते हुए, रखा गया है और आय कर नियमों के अंतर्गत अपेक्षित अंतरण मूल्य लेखापरीक्षा के अधीन है।</p> <p>संविदा की प्रति आपके संदर्भ के लिए संलग्न है।</p>

	संविदा की यूनिट दर का हवाला देते हुए अपनायी गई यूनिट दर और प्रक्षेपित यातायात दर्शाते हुए कार्गो प्रहस्तन व्यय का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें।	
(ख).	प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम औसत लागत के वर्ष 2016-17 के लिए 1.30% वृद्धि होने का अनुमान है और 2017-18 और 2018-19 के वर्षों में 5%। वर्ष 2016-17 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के आलोक में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा आकलित लागत में वृद्धि को उचित सिद्ध करें जैसा कि ऊपर बिंदु 6 (i) में बताया गया है।	प्रचालन लागत में वृद्धि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किये गए दीर्घ कालीन संविदा के कारण है। संविदा को अंतिम रूप पिछले 5 वर्षों के डब्ल्यूपीआई के आधार पर दिया गया है। आपके संदर्भ के लिए संविदा की प्रति संलग्न है।
(iii).	उपस्कर चालन लागत	
(क).	विद्युत लागत	
(i).	प्रति टन औसत विद्युत लागत 2014-15 के वास्तविक पर वर्ष 2015-16 के दौरान 31.79% की वृद्धि हुई। अत्यधिक वृद्धि को उचित सिद्ध किया जाए।	वित्तीय वर्ष 2015-16 के दौरान इन-मोशन वैगन लदान प्रणाली पूर्णतः प्रचालनात्मक रही जिससे रेकों के वापस आने का समय बढ़ गया। यह प्रणाली बिजली पर चलती है इसलिए वि.व 2015-16 में बिजली लागत में वृद्धि हुई।
(ii).	वर्ष 2016-17 के लिए 5.88 रु. की बिजली की यूनिट दर का पिछले दो महीनों के बिजली से प्रमाणित करें।	बिजली बिल संलग्न है।
(ख).	ईंधन लागत	
(i).	यूनिट ईंधन लागत प्रति लीटर 2016-17 से 2018-19 के सभी वर्षों के लिए वास्तविक/अनुमान पर 10% वृद्धि का और 2017-18 और 2018-19 के लिए प्रत्येक वर्ष 5% का आकलन किया गया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लागत अनुमानों में वृद्धि का वर्ष 2016-17 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के आलोक में औचित्य बताएं जैसा कि बिंदु 6 (i) में बताया गया है।	ईंधन लागत अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर कूड कीमतों से संबद्ध हैं। कूड कीमत अप्रैल 2016 माह में 40 अमरीकी डालर प्रति बैरल के लगभग थी और जून 2016 में, प्रस्ताव के प्रस्तुत करने के समय दर 50 अमरीकी डालर को भी पार कर गई थी। इस समय 1 बैरल कूड कीमत की अनिश्चितता के कारण, जो कम स्तर पर मध्यम काल ऐतिहासिक कीमत है ईंधन लागत के लिए 5% वृद्धि दर मान ली गई है।
(ii).	2016-17 के लिए ईंधन की यूनिट लागत 49.50 रु. प्रति लीटर आकलित की गई है के प्रमाण के तौर पर पिछले 2 महीनों के ईंधन बिलों की प्रतियां प्रस्तुत करें।	ईंधन बिल संलग्न हैं।
(ग).	मरम्मत और अनुरक्षण लागत	
(i).	मरम्मत और अनुरक्षण लागत को मकैनिकल परिसंपत्तियों के समल ब्लॉक पर 1.5% और सिविल परिसंपत्तियों के लिए 0.5% पर आकलित बतायी गई है। तथापि, फार्म-3ख में क्रमांक क (ग) पर दर्शायी गई वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए क्रमशः 14.72% और 26.51% की वृद्धि के साथ वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः 70.65 मिलियन रु. 81.05 मिलियन रु. और 102.54 मिलियन रु. दर्शायी गई है। एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के लिए आरएंडएम लागत क्रमश 10.54%, 3.29% और 19.43% की वृद्धि का अनुमान लगाया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लागत अनुमानों में वृद्धि का वर्ष 2016-17 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के आलोक में औचित्य बताएं जैसा कि बिंदु 6 (i) में बताया गया है।	कंपनी ने एमएचसी के स्थान पर इन-मोशन वैगन लदान प्रणाली और शिप अनलोडर्स स्थापित किये हैं। इन उपस्करों को नियमित रूप से अनुरक्षण की जरूरत होती है ताकि उन्हें परिचालित रखा जा सके। क्योंकि ये उपकरण नए हैं और हाल ही में लगाये गए हैं इसलिए पिछले वर्षों से इनकी मरम्मत और अनुरक्षण की तुलना करना उपयुक्त नहीं होगा। मानक प्रतिमान के अनुसार सिविल संरचना को 1% आर एंड एम लागत और मकैनिकल उपस्करों को 5% आरएंडएम लागत की जरूरत होती है। मानक प्रतिमान के स्थान पर प्रशुल्क प्रस्ताव में मकैनिकल के लिए 1.5% और सिविल संरचना के लिए 0.5% आरएंडएम व्यय काफी कम आकलित किये गए हैं।

(ii).	पुष्टि करें और दर्शायें कि 2016-17 से 2018-19 वर्षों के लिए इस लागत मद का आकलन करते समय पूर्वावधि में किये गए एक बारगी मरम्मत और अनुरक्षण लागत, यदि कोई है, पर सुविचार नहीं किया गया है।	एसडब्ल्यूपीएल पूर्व के वर्षों में किसी बड़ी मरम्मत पर विचार नहीं किया है।
	पट्टा किराया:	
(iv).	पुष्टि करें कि पट्टा किराये के आकलन के लिए सुविचारित यूनिट दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर के अनुसार और लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुरूप है। यह भी कि, इस प्राधिकरण द्वारा एमओपीटी के लिए अनुमोदित पट्टा किराया की अनुसूची में से अपनायी गई पट्टा किराया की यूनिट दर का संदर्भ दें।	प्रस्ताव में सुविचारित पट्टा किराया लाइसेंस करार के अनुरूप है और उसे पत्तन न्यास द्वारा प्रभारित किया जाता है।
(v).	बीमा प्रीमियम : बीमा प्रीमियम लागत के अनुमान के समर्थन में वर्ष 2015-16 और 2016-17 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कराये गए बीमा कवर की प्रति प्रस्तुत करें।	बीमा प्रीमियम रसीद संलग्न है।
(vi).	अन्य व्यय: अन्य व्यय पिछले तुलनात्मक वर्ष के वास्तविक व्ययों पर वर्ष 2016-17 के दौरान 3.76% प्रति वर्ष से बढ़ने का अनुमान है और उसी स्तर पर वर्ष 2017-18 से 2018-19 के लिए आकलन किया गया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लागत अनुमानों में वृद्धि का वर्ष 2016-17 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के आलोक में औचित्य बताएं जैसा कि बिंदु 6 (i) में बताया गया है।	अन्य व्ययों पर वार्षिक वृद्धि प्राप्त पत्र के अनुरूप 2.46% के अलग संशोधित कर दी गई है।
(vii).	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय:	
(क).	प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय 2014-15 में 99.72 मिलियन रु. के वास्तविक से बढ़कर 2015-16 में 132.44 मिलियन रु. हो गया अर्थात् 32.81% जो पिछले संगत वर्ष के आकलनों पर वर्ष 2017-18 से 2018-19 के लिए 7.86% प्रति वर्ष और बढ़ेगा। प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय में अत्यधिक वृद्धि को उचित सिद्ध करें।	प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय में मुख्यतः एचआर व्यय शामिल होते हैं जो प्रति वर्ष 8 से 10% बढ़ते हैं। एचआर व्यय में वृद्धि कर्मचारियों को धारण करने के उद्योग के बेंचमार्क के अनुरूप रखे जाते हैं।
(ख).	सामान्य उपरिव्यय वृद्धि वर्ष 2014-15 में 40.51 मिलियन रु. से बढ़ कर 2015-16 में 52.46 मिलियन रु. हो गया अर्थात् 29.53% जो पिछले संगत वर्ष के आकलनों पर वर्ष 2017-18 से 2018-19 के लिए 3.76% प्रति वर्ष और बढ़ेगा। प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय में अत्यधिक वृद्धि को उचित सिद्ध करें।	सामान्य उपरिव्यय में वृद्धि सीएसआर व्ययों के कारण हुई है जो पिछले वर्ष से लागू हुआ है। यह व्यय कंपनी अधिनियम 2013 के अनुरूप है और पिछले 3 वर्षों के कर पूर्व लाभ पर निर्भर करता है। वि.वर्ष 2015-16 के दौरान कंपनी ने 12.90 मिलियन रु. सीएसआर पर व्यय किये हैं।
(viii).	मूल्यहास:	
(क).	प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार मूल्यहास की गणना जीवन मानदंडों को कंपनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत करते हुए सीधी रेखा विधि के आधार पर अथवा रियायती समझौते में निर्धारित जीवन मानदंड पर आधारित होनी चाहिए, जो कोई भी अवधि हो, पर की जाय। कृपया पुष्टि करें कि मूल्यहास की गणना प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार है।	मूल्यहास का परिकलन कंपनी अधिनियम, 2013 पर आधारित है।
	कंपनी अधिनियम 2013 की घोषणा कंपनी कार्य मंत्रालय ने कर दी है। कृपया पुष्टि करें कि मानी गयी मूल्यहास की दर	मूल्यहास दरें:

	कंपनी अधिनियम 2013 के प्रावधानों पर आधारित है। यह भी कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित परिसंपत्ति की प्रत्येक मद पर मूल्यहास दर दर्शाये जो कंपनी अधिनियम 2013 में निर्धारित परिसंपत्ति की उपयोगी समयावधि पर आधारित है और उक्त अधिनियम के संगत उपबंध का संदर्भ भी दें।	<p>i) सिविल संरचना – 5%</p> <p>ii) यांत्रिक उपस्कर – 5% (कंपनी अधिनियम में निर्धारित परिसंपत्ति की उपयोगी समयावधि के अनुरूप)</p> <p>iii) फर्नीचर और फिक्सचर - 8%</p> <p>iv) अन्य – 20%</p>
(ix).	आरंभिक व्यय बढ़े खाते:	
(क).	<p>लागत विवरण में, एसडब्ल्यूपीएल ने आरंभिक व्ययों के लिए 9.60 मिलियन रु. वार्षिक बढ़े खाते डाले। परंतु इसने मूल्यहास और परिसंपत्तियों के सकल/निवल ब्लॉक में तुलनात्मक समायोजना नहीं किया। एसडब्ल्यूपीएल से अनुरोध है कि परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक, मूल्यहास और परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक में पूंजी में परिणत आरंभिक व्यय के संदर्भ से और उसके परिशोधन का आवश्यक समायोजना करे।</p> <p>वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए लागत विवरण में तत्संबंधी आंकड़ों के साथ लेखाओं के सकल ब्लॉक मूल्यहास एवं शुद्ध ब्लॉक में समाधान करें। पिछले प्रशुल्क आदेश अर्थात् 2013-14 से 2015-16 व भविष्य की अवधि 2016-17 से 2018-19 के प्रत्येक वर्ष प्रारंभिक अपरिशोधित खर्च पर प्रतिफल के लिये विचार किया जा सकता है।</p>	कंपनी ने आरंभिक व्ययों को उसी वर्ष में प्रभारित किया जिसमें ये किये गए। अतः इसे नियोजित पूंजी में वृद्धि के रूप में लिया गया, अतः सकल/निवल ब्लॉक में किसी समायोजना की आवश्यकता नहीं है।
छ.	वित्त और विविध आय (एफएमआई):	
(i)	2013-14 से 2015-16 के वर्षों के लिए औसत एफएमआई लगभग 100 मिलियन रु. है। लेकिन, एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2016-17 के लिए एफएमआई का आकलन 59.24 मिलियन रु. किया है और 5% वृद्धि का और अनुमान लगाया है। कम आकलन के कारण कृपया बताये जाएं।	एफएमआई मुख्यतः सावधि जमा पर ब्याज और कबाड़ की बिक्री से होता है। कम प्रवाह क्षमता और कम लाभप्रदता के कारण कंपनी भविष्य में कम एफएमआई का अनुमान लगाती है। सावधि जमा ब्याज दर भी बैंकों द्वारा निकट भविष्य में कम करने की संभावना है।
(ii).	एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 में विभिन्न परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन के लिए निवेश के प्रति कबाड़ की बिक्री से किसी आय का अनुमान नहीं लगाया है।	कबाड़ बिक्री राशि नाममात्र की है और अन्य आय का आकलन करते समय उस पर सुविचार किया गया है।
ज.	वित्त और विविध व्यय (एफएमई): एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लागत विवरण में सुविचारित एफएमई वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों में क्रमशः 2.30 मिलियन रु. 0.91 मिलियन रु., और 0.91 मिलियन रु. है। एफएमई में 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के दौरान पूर्व वर्षों के वास्तविक/अनुमानों पर 5% प्रति वर्ष की वृद्धि का अनुमान है। कृपया इस शीर्ष के अंतर्गत आने वाले व्ययों की प्राकृति और संगत पूर्व वर्षों के वास्तविक/अनुमानित व्यय पर 5% की वृद्धि के सुविचार का आधार बतायें।	एफएमई में विभिन्न संविदाओं पर प्रदत्त स्टाम्प ड्यूटी ठेकेदारों और वितरकों आदि से संबंधित अनुपालन व्यय जैसे अन्य व्यय होते हैं। अतिरिक्त उपस्करों के कारण ठेकेदारों वितरकों में वृद्धि के कारण, यह परिकल्पना की गई है कि एफएमई में प्रति वर्ष 5% की वृद्धि होगी। यह नोट किया जाये कि एफएमई पहले ही 0.96 मिलियन के निम्न आधार पर है।

झ.	पूँजी नियोजन :	
(i).	<p>निवल स्थायी परिसंपत्तियां:</p> <p>वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए लागत विवरण के फार्म 4क में प्रस्तुत सकल स्थायी परिसंपत्तियां, मूल्यहास और निवल स्थायी परिसंपत्तियां सकल परिसंपत्ति मूल्य, मूल्यहास और निवल परिसंपत्ति मूल्य से मेल नहीं खाती जैसा कि संगत वर्षों के वार्षिक लेखाओं में सूचित किया गया है। एसडब्ल्यूपीएल ने अनुरोध है कि वे 2013-14 से 2015-16 तक के सभी वर्षों के लिए लागत विवरण में सुविचारित सकल स्थायी परिसंपत्तियों, निवल स्थायी परिसंपत्तियों और मूल्यहास और लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में सूचित आंकड़ों में अंतर का समाधान करें।</p>	समाधान और संबद्ध संचिका संलग्न है।
(ii).		
(क).	<p>एसडब्ल्यूपीएल ने 2 एचएमसी, 2 शिप अनलोडर्स, यांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली और पृष्ठ क्षेत्र में प्रहस्तन उपस्करों के प्रतिस्थापन के लिए वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 में क्रमशः 1380 मिलियन रुपये, 473 मिलियन रु. और 250 मिलियन रु. की पूँजी नियोजन का प्रस्ताव है। कृपया पुष्टि करें कि प्रस्तावित निवेश एलए क उपबंधों के अनुसार है और एलए के संगत उपबंधों का हवाला दें।</p>	<p>एसडब्ल्यूपीएल ने 1300 मिलियन रु. का निवेश कर शिप अनलोडर्स स्थापित किये हैं। निवेश इसलिए किया गया है कि पुराने उपस्कर बड़े पोतों के लिए अपेक्षित दक्षता कम पड़ रही थी उनका बदलावा जरूरी था। पहले पत्तन न्यास ने केप पोतों की सीधी बर्थिंग के लिए चैनल का ड्राफ्ट 18 मीटर तक बढ़ाने का प्रस्ताव किया था। इस परिवर्धन को ध्यान में रख कर कंपनी ने एमएचसी के स्थान पर शिप अनलोडर्स को स्थापित कर दिया। परंतु, अब कंपनी को पता चला है कि ड्रेजिंग परियोजना को विलम्बित हो गई है और इसके निकट भविष्य में पूरा होने की संभावना भी नहीं है।</p>
(ख).	<p>एसडब्ल्यूपीएल को प्रस्तावित पूँजी निवेश के समर्थन में बीजक, कार्यदिश अथवा अन्य कोई संगत दस्तावेज़ जैसे दस्तावेजी साक्ष्य की प्रतियां प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।</p>	<p>शिप अनलोडर्स टर्मिनल 6क पर पहले से स्थापित है। शिप अनलोडर्स की आपूर्ति की बीजक प्रति आपके अवलोकनार्थ संलग्न है।</p> <p>और पूँजी निवेश के लिए आपूर्ति आदेश तैयार किये जा रहे हैं।</p>
(iii).	<p>फार्म 4ख में एसडब्ल्यूपीएल ने सरसरी तौर पर बताया है कि सकल ब्लॉक के लिए प्रस्तावित निवेश वर्तमान परिसंपत्तियों की प्रतिस्थापना के लिए है क्योंकि वे अपना उपयोगी जीवन पूरा कर चुकी हैं। एसडब्ल्यूपीएल ने अनुरोध है कि वे एक बार फिर से देखें और 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के दौरान प्रस्तावित निवेश की प्रभावकारिता को क्षमता में संवर्धन, अतिरिक्त यातायात/व्यापार और यूनिट प्रचालन लागत अथवा प्रचालन दक्षता में किसी सुधार के संदर्भ में देखें।</p>	<p>कंपनी ने शिप अनलोडर्स को आयात करके स्थापित प्रचालन की जरूरतों के कारण किया क्योंकि पत्तन का केप पोतों की सीधे भर्ती की सुविधा का नौवाहन नैचल के ड्राफ्ट को बढ़ाकर 18 मीटर करने के लिए कैपिटल ड्रेजिंग का प्रस्ताव था। ग्राहकों ने कंपनी को सूचित किया कि यदि नौवाहन चैनल की ड्राफ्ट बढ़ा दी जाती है तब वे आने वाले कार्गो के लिए केप पोतों को यहां लाना चाहेंगे जिसके लिए ऐसी लंबी पहुंच बाह्य के लिए उतराया उपस्कर की जरूरत पड़ेगी। कंपनी ने कुछ बड़े पोतों के साथ परीक्षण प्रचालन भी किया और पाया कि वर्तमान एमएचसी के साथ, जिनकी छोटी पहुंच बाह्य है, और वे अपना अधिकतर उपयोगी जीवन पूरा कर चुकी हैं, ऐसे पोतों के लिए फिट नहीं हैं। उपरोक्त के आलोक में, वर्तमान एमएचसी को शिप अनलोडर्स से प्रतिस्थापना का निर्णय लिया गया।</p>
(iv).	<p>यह पुष्टि की जाये कि प्रत्येक वर्ष में किया जाने वाला सारा प्रस्तावित व्यय लेखा पुस्तकों में पूँजीगत किया जायेगा और यह भी कि इतनी ही राशि की परिसंपत्तियां उसी वर्ष में प्रचालन के लिए भौतिक रूप से उपलब्ध हों। इस संबंध में यह ध्यान रखा जाये कि प्रगति अधीन पूँजीगत कार्य को प्रतिफल</p>	<p>कंपनी ने शिप अनलोडर्स को पहले ही स्थापित कर दिया है जो प्रचालन में हैं। एतद्वारा यह पुष्टि की जाती है कि स्थायी परिसंपत्तियों में प्रस्तावित निवेश उसी वर्ष में नियोजित किया जाता है जिसमें प्रस्ताव किया जाये और उसे उसी वर्ष में पूँजीगत कर दिया जाता है।</p>

	का दावा करने के प्रयोजन से नियोजित पूंजी में गणना नहीं की जायेगी।	
(v).	पुष्टि करें कि 2016-17 से 2018-19 के वर्षों में सकल ब्लॉक में संवर्धनों पर मूल्यहास, बीमा और मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत का आकलन, यदि कोई है प्रचालन की प्रत्याशित तारीख से अनुपातिक रूप से आकलित किये जायेंगे।	मूल्यहास, बीमा और मरम्मत तथा अनुरक्षण पर सुविचार प्रस्तावित पूंजी निवेश और प्रचालन योजना के अनुसार किया जाता है।
(vi).	एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2016-17 में 1380 मिलियन रु. के प्रस्तावित निवेश के प्रति प्लांट और मशीनरी के निपटान के लिए 150 मिलियन रु. पर सुविचार किया है। 150 मिलियन रु. निकालने का आधार बताया जाए। इसके अतिरिक्त, एसडब्ल्यूपीएल ने 2017-18 से 2018-19 के निवेश प्रस्तावों के प्रति किसी निपटान मूल्य पर विचार नहीं किया है।	कंपनी ने विभिन्न इच्छुक पार्टियों चर्चा के आधार पर वर्तमान क्रेनों के निपटान मूल्य के रूप में 150 मिलियन रु. पर विचार किया है। 2017-18 से 2018-19 में प्रस्तावित निवेश प्रस्तावित निवेश परिसंपत्तियों की प्रतिस्थापना के लिए है जो नगण्य है अतः किसी प्रतिस्थापना मूल्य पर विचार नहीं किया गया है। कोई भी पुनर्स्थापना मूल्य वास्तविक वित्त में दर्शाया जाता है और उसे वि.व 2020 से 2021 के लिए अगले प्रशुल्क संशोधन में समयोजित किया जा सकता है।
	कार्यशील पूंजी:	
(i).	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 का खंड 2.9.9. कार्यशील पूंजी के अनुमान के लिए दो महीने की संपदा आय तथा रेलवे टर्मिनल प्रभागों पर विविध देनदारों के अनुमान के लिए मानदंड अनुबद्ध करता है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा विविध देनदारों को आकलन प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार नहीं है।	संपदा आय और रेवले टर्मिनल प्रभाग आय है जिसे पत्तन न्यास द्वारा प्राप्त किया जाता है ने कि टर्मिनल द्वारा इसलिए कार्यशील पूंजी के विचार के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव हेतु 2 महीने के सकल राजस्व का परिकलन किया गया है।
(ii).	इस प्राधिकरण द्वारा 30 सितंबर 2008 में पारित आदेश में 2005 के दिशानिर्देश जिसमें एलए के संविदात्मक दायित्वों से निकलने वाले निश्चित मदों पर वाह्यगमन को विविध देनदारों में हिस्सा लेने की अनुमति प्राप्त है, सुधार की घोषणा की गई। एलए की धारा 7.3.4.2 के अनुसार एसडब्ल्यूपीएल को एमओपीटी को इस आंबटित की गई जमीन के लिए प्रतिवर्ष पट्टा किराये का अग्रिम भुगतान किया जाना है। चूंकि अग्रिम भुगतान तत्संबंधित महीने के लिए देय किराये के बदले में समायोजित किया जायेगा व वर्ष के अंत में संपूर्ण अग्रिम राशि समायोजित की जायेगी। 2013-14 से 2015-16 के साथ-साथ 2016-17 से 2018-19 के लिए पूर्वभुगतान के 50% के औसत को कार्यशील पूंजी का परिकलन एसडब्ल्यूपीएल के पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में अनुपालन की गई पद्धति के अनुरूप है।	कार्यशील पूंजी के परिकलन के लिए पट्टा किराये का 50% पिछले आदेश के अनुरूप संशोधित प्रस्ताव में सुविचार किया जा रहा है।
(iii).	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए वार्षिक लेखाओं में बताए गये भंडारों व अतिरिक्त पुर्जों की वास्तविक खपत क्रमशः रुपये 99.49 लाख रुपये, 105.46 लाख है। इसको प्रति एसडब्ल्यूपीएल ने फार्म 4 के क्रमांक VIII (ii) में रुपये 44.23 लाख रुपये, 62.37 लाख व 60.20 लाख की वास्तविक सूची खपत को दिखाया है। बेमेल के कारणों की व्याख्या करें व अंतर का समाधान करने की जरूरत है।	वि.व. 2014-15 के दौरान उपयोजित भंडार और स्पेयर्स 60.44 मिलियन रु. के थे और वि. व. 2015-16 में 72.64 मिलियन रु. के इन्हें प्रस्ताव में दर्शाया गया है।
(iv).	एसडब्ल्यूपीएल ने 2005 दिशानिर्देश के खंड 2.9.9 में निर्धारित मानकों के अनुसार ग्राह्य मालसूची (ईधन और	वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के लिए प्रस्तावित मालसूची को 2005 दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुरूप

	प्रचलित स्पेयर्स को छोड़कर) बनाती है।	37.21 मिलियन रु. 38.13 मिलियन रु. और 39.07 मिलियन रु. के रूप में संशोधित कर दिया है।
(v).	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए फार्म 4क में दर्शायी गई वर्तमान देयता क्रमशः 197.79 मिलियन रु. 444.91 मिलियन रु. और 303.80 मिलियन रु. है। वार्षिक लेखाओं में सूचित वर्तमान देयता के साथ आंकड़ों में हल्का सा अंतर है। कृपया अंतर का समाधान करें। वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए वर्तमान देयता के आकलन की आधार भी बताएं।	वर्ष 2015-16 के लिए वर्तमान देयता लेखाओं के अनुसार 304.30 मिलियन रु. है जिसे प्रस्ताव में संशोधित कर दिया गया है।
ज.	कार्गो व पोत संबंधित गतिविधि के बीच नियोजित पूंजी एवं व्ययों का आबंटन: एसडब्ल्यूपीएल से अनुरोध है कि 5ख (i) व 5ग(ii) के अंतर्गत क्रमशः कार्गो प्रहस्तन गतिविधि व पोत संबंधित गतिविधि के लिए गतिविधिवार लागत विवरण निकालने के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किये गये आबंटन के संदर्भ में निम्नलिखित सूचना/स्पष्टीकरण भेजे।	
(i).	कृपया पुष्टि करें कि प्रमुख गतिविधियों/उप गतिविधियों के लिए लागत विवरण लागत प्रारूप के फार्म 5 में दिये गये सामान्य अनुदेशों के अनुसार तैयार किये जाते हैं।	
(ii).	एसडब्ल्यूपीएल ने 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए कार्गो प्रहस्तन व्ययों के 10% पोत संबंधी कार्यकलापों को आबंटित किया है और 2016-17 से 2018-19 तक के वर्षों में प्रत्येक के दौरान 36.36% आबंटन का प्रस्ताव किया है। कार्गो प्रहस्तन व्यय को (आऊट सोर्सिंग गतिविधि) पोत संबंधी गतिविधि के लिए आबंटन की प्रासंगिकता को स्पष्ट करें। स्पष्ट करें, कि क्या उपरोक्त आऊट सोर्सिंग गतिविधि पोत संबंधी सेवाएं, भी देती है। यदि ऐसा है तो आऊट सोर्स व्यय का पोत संबंधी गतिविधि में खर्च का आधार प्रस्तुत करें। एसडब्ल्यूपीएल से यह भी अनुरोध है कि वह प्रतिशत में 10% से 36.36% करने के कारण प्रस्तुत करें।	कार्गो प्रहस्तन संविदा, जिसे पूर्णतः आऊटसोर्स कर दिया गया है, मिश्रित है और पोत से कार्गो की उतरायी से लेकर कार्गो के रेकों में लदान तक सभी लागतों को संभालना है। यह लागत पोत संबंधी प्रचालन और कार्गो संबंधी प्रचालन दोनों के लिए आबंटित है। आऊटसोर्स संविदा की लागत कार्गो प्रहस्तन राजस्व और पोत संबंधी राजस्व को कुल राजस्व में आनुपातिक आबंटित किया जाता है। इसलिए हमने इसका 36.36% आबंटन वीआरसी को किया है।
(iii).	इस प्रकार एसडब्ल्यूपीएल ने 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए उपस्कर चालन लागतों के 10% पोत संबंधी कार्यकलापों को आबंटित किया है और 2016-17 से 2018-19 तक के वर्षों में प्रत्येक के दौरान 33.33% आबंटन का प्रस्ताव किया है। उपस्कर चालन लागतों को पोत संबंधी कार्यों को आबंटित करने का तर्क बतायें। कृपया उपस्कर चालन लागतों को पोत संबंधी कार्गो को आबंटित करने का आधार बताएं। एसडब्ल्यूपीएल से प्रतिशतता में 10% से 33.33% में परिवर्तन का आधार बताने का अनुरोध भी किया जाता है।	
(iv).	एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष में अन्य व्ययों अर्थात् बीमा, अन्य व्यय, प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय 40% का आबंटित पोत संबंधी कार्यों के आरंभिक व्ययों में किया है और 2016-17 से 2018-19 के दौरान भी इस प्रतिशत को आबंटन जारी रखने का प्रस्ताव है। इन व्ययों को पोत संबंधी कार्यों को आबंटित करने का आधार बताएं।	
(v).	एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष में एफएमई अर्थात् बीमा, अन्य व्यय, प्रबंधन और सामान्य	

	उपरिव्यय 50% का आबंटित पोत संबंधी कार्यों के आरंभिक व्ययों में किया है और 2016-17 से 2018-19 के दौरान भी इस प्रतिशत को आबंटन जारी रखने का प्रस्ताव है। इन व्ययों को पोत संबंधी कार्यों को आबंटित करने का आधार बताएं।	प्रबंधन और सामान्य अपरिव्ययों तथा एफएमआई से संबंधित व्ययों के लिए व्ययों की हिस्सेदारी को कार्य से उपार्जित कुल आय के रूप में लिया जाता है। यह परिकल्पना की जाती है कि प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय तथा एफएमआई सभी कार्यों के लिए व्यय और आय कामन हैं। अतः इसका विभाजन पोत संबंधी आय और कार्गो संबंधी आय द्वारा उपार्जित कुल आय के अनुसार किया जाता है।
(vi).	एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष में एफएमआई अर्थात् बीमा, अन्य व्यय, प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय 50% का आबंटित पोत संबंधी कार्यों के आरंभिक व्ययों में किया है और 2016-17 से 2018-19 के दौरान भी इस प्रतिशत को आबंटन जारी रखने का प्रस्ताव है। इन व्ययों को पोत संबंधी कार्यों को आबंटित करने का आधार बताएं।	
(vii).	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए देय रायल्टी/राजस्व हिस्से के लिए फार्म 3क में सुविचारित आंकड़े फार्म 5ख में उल्लिखित आंकड़ों से मेल नहीं खाते। इस ठीक किया जाए।	संशोधित प्रस्ताव में आंकड़ों का समाधान कर दिया गया है।
(viii).	वर्ष 2013-14 व 2018-19 के सभी वर्षों के दौरान कार्गो प्रहस्तन गतिविधि व पोत संबंधी गतिविधि के बीच सकल ब्लॉक में प्रस्तावित परिवर्धनों, मौजूदा नियोजित पूंजी के आबंटित करने के आधार की व्याख्या करें।	(एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कोई उत्तर नहीं दिया गया)
(ix).	फार्म 7 के अनुसार 2013-14 से 2015-16 के वर्षों के दौरान प्रचालनों से पूर्व में अतिरेक था। लेकिन, एसडब्ल्यूपीएल ने समेकित लागत विवरण में समायोजना का प्रस्ताव/किया नहीं है। एसडब्ल्यूपीएल से पूर्वावधि अतिरेकों का मूल्यांकन करने और उसे समेकित लागत विवरण के साथ-साथ कार्यवार लागत विवरण में विचार करने का अनुरोध किया जाता है।	पूर्व अतिरेक (2013-14 से 2015-16 तक) फार्म 3क में सुविचारित किये गए हैं और 2016-17 से 2018-19 की प्रस्तावित अवधि में 50% समायोजित किये गए हैं।
(x).	सही निवल अतिरेक/घाटे की स्थिति दर्शाने के लिए हमारे अवलोकन के आलोक में कार्य-वार लागत विवरण की समीक्षा करना और आशोधित करना जरूरी है।	
ट.	दरमान:	
(i).	नोट 2 (vii)ख में ब्याज की जुर्माना दर 14.25% प्रस्तावित है जिससे प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुच्छेद 2.18.2. के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की मौजूदा न्यूनतम उधार दर (जो वर्तमान में 14.05% है) से 2% अधिक परिवर्धित करने की जरूरत है।	सुझावानुसार संशोधित
(ii).	प्राधिकरण ने सभी महापत्तन न्यासों और उनके बीओटी प्रचालकों के लिए निम्नलिखित कामन अभिग्रहण आदेश पारित किये हैं। महापत्तन न्यास और बीओटी प्रचालकों को, एसडब्ल्यूपीएल सहित, हमारे नीचे क्रमांक (क) और (ख) के पत्रों के द्वारा अनुरोध किया गया था कि वे अपने दरमानों में उपयुक्त टिप्पणियां जोड़े:	
(क).	पोत संबंधी प्रभारों की उगाही के लिए और पोत संबंधी प्रभारों तथा रियायती दतीय दर की उगाही के मानदंड के लिए पोतों के वर्गीकरण की प्रणाली के लिए निर्धारित उपबंधों से संबंधित 26 नवंबर, 2015 का पत्र संख्या टीएएमपी/53/2015-बीओसीपीटी।	
(ख).	कार्गो और पोत संबंधी सेवाओं के लिए कम प्रभारों के निर्धारण के साथ-साथ महापत्तन न्यासों और वहां कार्यरत बीओटी प्रचालकों द्वारा नियमित घंटों के पश्चात् दी गई सेवाओं के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट देने संबंधी पोत परिवहन मंत्रालय के 3 फरवरी, 2016 के पत्र संख्या	

	पीडी/14033/101/2015-पीडी-V के अनुपालन में 9 फरवरी 2015 का आदेश संख्या टीएमपी/14/2016-विविध।	
	लेकिन यह देखा जाता है कि एसडब्ल्यूपीएल ने प्रस्तावित दरमानों में उपयुक्त रूप से अनुबद्ध उपबंधों को शामिल नहीं किया है। एसडब्ल्यूपीएल से अनुरोध है कि इन्हें दरमानों में अंतर्विष्ट करे और राजस्व आकलनों में प्रभाव, यदि हो, पर विचार करे।	तटीय परिवहन के लिए पोत और कार्गो संबंधी दोनों प्रभारों में घटाया हुआ प्रशुल्क है। पोत संबंधी प्रभारों के लिए, एसडब्ल्यूपीएल केवल बर्थ किराया आय प्रभारित करती है। पत्तन प्रभार पत्तन न्यास द्वारा ही लिये जाते हैं।
(iii).		
(क).	एसडब्ल्यूपीएल ने भाग-1 पोत संबंधी प्रभारों के अंतर्गत – “पोतों को जलापूर्ति और विविध सेवा प्रभार” – के रूप में नयी सेवा का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित दर 3.3069 प्रति 1000 लीटर विदेशगामी पोतों के लिए और 88.55 रु. प्रति 1000 लीटर तटीय पोतों के लिए है। प्रस्तावित दर का आधार प्रस्तुत किया जाए और गणना समर्थित हो।	उसे दरमानों से हटाया जा सकता है।
(ख).	इस प्रशुल्क मद के लिए अमरीकी डालर में निर्धारित के कारण भी स्पष्ट किये जाएं।	

9.2. एसडब्ल्यूपीएल ने अपने 3 अक्टूबर, 2016 के ई-मेल के द्वारा हमारे द्वारा चाही गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ लागत विवरण भी भेजे हैं। लेकिन, प्रस्तुत लागत विवरणों से देखा जाता है कि एसडब्ल्यूपीएल ने हमारे प्रश्नों के प्रत्युत्तर में अपनी अभियुक्तियां भेजते समय प्रचालन व्यय के आकलन में कुछेक व्ययों की वार्षिक वृद्धि को सही कर 2.46% करने का आश्वासन देने के बावजूद लागत विवरण में कोई परिवर्तन नहीं किया है।

9.3. प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर, एमओपीटी को भी हमारे 26 सितंबर, 2016 के पत्र के द्वारा विभिन्न बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था कि अपना उत्तर 4 अक्टूबर 2016 तक भेज दें। एमओपीटी ने अपने 18 अक्टूबर, 2016 के ई-मेल द्वारा अपना उत्तर भेजा। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और एमओपीटी द्वारा भेजी गई सूचना/स्पष्टीकरण का सारांश नीचे आसने/सामने दिया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	एमओपीटी द्वारा दी गई सूचना/स्पष्टीकरण
1.	वर्ष 2013-14 से 2015-16 में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात क्रमशः 8.52 मिलियन, 9.13 मिलियन और 11.03 मिलियन सूचित किया गया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सूचित वास्तविक प्रहस्तित यातायात की एमओपीटी पुष्टि करें।	हमारे रिकार्ड के अनुसार वर्ष 2013-14 से 2015-16 में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात क्रमशः 8.58 मिलियन, 9.15 मिलियन और 10.89 मिलियन है।
2.	एसडब्ल्यूपीएल स्टेकयार्ड के लिए उपलब्ध 33000 वर्ग मीटर क्षेत्र पर सुविचार करते हुए 6.93 एमटीपीए इष्टतम स्टेक यार्ड क्षमता का आकलन किया है। इस संबंध में एमओपीटी यह सूचित करे कि लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार एमओपीटी द्वारा एसडब्ल्यूपीएल को कुल आबंटित क्षेत्र कितना है। स्टेकयार्ड प्रयोजन के लिए आबंटित वास्तविक क्षेत्र। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा आकलित इष्टतम स्टेकयार्ड क्षमता की उपयुक्तता पर एमओपीटी टिप्पणी करें।	एसडब्ल्यूपीएल को आबंटित कुल पट्टा क्षेत्र 1,01,913 वर्ग मीटर है। पत्तन ने कार्गो की स्टैकिंग के लिए कोई क्षेत्र निर्धारित नहीं किया है। (एमओपीटी ने एसडब्ल्यूपीएल द्वारा निर्धारित स्टेकयार्ड की उपयुक्तता पर कोई टिप्पणी नहीं की है)
3.		
(i).	कृपया पुष्टि करें कि वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लागत विवरण में दर्शाए पट्टा किराये के क्रमशः 43.03 मिलियन रु., 62.38 मिलियन रु. और 56.42 मिलियन रु. एसडब्ल्यूपीएल के साथ किये गए लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुसार है।	एसडब्ल्यूपीएल को वर्ष 2013-14, 2014-15 और 2015-16 के लिए पट्टा किराया। वे-लीव बिल वास्तव में क्रमशः 51.91 मिलियन रु. 68.54 मिलियन रु. और 58.48 मिलियन रु. है।

(ii).	यह भी पुष्टि करें कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए पट्टा किराये का आकलन क्रमशः 59.24 मिलियन रु., 62.20 मिलियन रु. और 65.31 मिलियन रु. लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुरूप है	वर्ष 2016-17 और 2017-18 के लिए एसडब्ल्यूपीएल का वास्तविक पट्टा किराया/वे-लीव विल क्रमशः 61.33 मिलियन रु. और 64.32 मिलियन रु. है।
4.		
(i).	एसडब्ल्यूपीएल ने सकल ब्लॉक में 2 एचएमसी, 2 शिप अनलोडर्स, यांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली और पृष्ठ क्षेत्र में प्रहस्तन उपस्करों के प्रतिस्थापन के लिए वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 में क्रमशः 1380 मिलियन रुपये, 473 मिलियन रु. और 250 मिलियन रु. की पूंजी नियोजन का प्रस्ताव है। एमओपीटी से अनुरोध है कि वह एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सकल ब्लॉक में आकलित संवर्धनों की उपयुक्तता पर टिप्पणी करें।	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दर्शाया गया निवेश अपनी क्षमता को उन्नत करने के लिए प्रणाली डिजाइन करते समय विभिन्न उपस्करों के प्राप्त बजटीय दरों पर आधारित है। यह भी नोट किया जाये कि एसडब्ल्यूपीएल ने कोई परियोजना रिपोर्ट नहीं बनाई न ही इस बारे में कोई सूचना पत्तन के साथ साझा की है। लेकिन, यह सुनिश्चित करने के लिए सावधानी बरती जानी चाहिए कि सकल ब्लॉक में संवर्धन कार्गो प्रहस्तन कार्यों के अंतर्गत हैं कि पोत संबंधी प्रभावों के। [एमओपीटी ने एसडब्ल्यूपीएल द्वारा आकलित स्टेकयार्ड क्षमता की उपयुक्तता पर कोई टिप्पणी नहीं की है।]
(ii).	कृपया पुष्टि करें कि प्रस्तावित निवेश एलए के उपबंधों के अनुरूप है और एलए संबंधित उपबंध का हवाला भी दें।	लाइसेंस करार में उपबंध [खंड 3.5, 4.4 और 6.1] लाइसेंसधारक को समय-समय पर क्षमता में आशोधन/ उन्नयन की अनुमति देते हैं।
(iii).	कृपया बतायें कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रचालित दोनों बर्थों की वर्तमान क्षमता और प्रचालक द्वारा किये जाने वाले निवेशों तथा प्रचालन के लिये लगाये जाने वाले उपस्करों को ध्यान में रख कर क्या है। साथ ही टर्मिनल की अधिकतम क्षमता 2013-14 और 2015-16 के वर्ष अतिरिक्त प्रस्तावित निवेश को ध्यान में रखते हुए कैसी होगी।	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रचालित बर्थों की वर्तमान क्षमता 7.5 एमटीपीए है। 2013-14 और 2015-16 में इन वर्षों के दौरान प्रस्तावित अतिरिक्त क्षमता पर विचार करने पर टर्मिनल की इष्टतम क्षमता 14 एमटीपीए है।
5.	एसडब्ल्यूपीएल ने आकलित किया है कि 2013-14 से 2015-16 के दौरान एसडब्ल्यूपीएल बर्थों पर प्रहस्तित पोतों की कुल संख्या क्रमशः 174, 187 और 179 है और 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए प्रहस्तन के लिए आकलित पोतों की संख्या क्रमशः 181, 183 और 186 है। तथापि, सभी 3 वर्षों में प्रहस्तित किये जाने वाले पोतों की संख्या में क्रमशः 2 पोत, 4 पोत और पोत की वृद्धि के बावजूद बर्थ किराये से आय वर्ष 2015-16 में 1028.06 मिलियन रु. से घट कर 2016-17 में 552.99 मिलियन रु. (-85.91%), 2017-18 में 554.02 मिलियन रु. (-85.56%) और वर्ष 2018-19 में 555.10 मिलियन रु. (-85.20%) हो गई है। एमओपीटी से इस संबंध में अनुरोध है कि वह वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा पोतों की संख्या और बर्थ किराया आय की उपयुक्तता पर टिप्पणी करें।	बर्थ किराया आय प्रत्यक्ष रूप से प्रहस्तित पोतों की कुल संख्या के अनुपातिक होती है। क्योंकि पोतों की संख्या बढ़ रही है, बर्थ पर वर्तमान औसत ठहराव को ध्यान में रखते हुए एसडब्ल्यूपीएल की बर्थ किराया आय भी उसी अनुपात में बढ़नी चाहिए।
6.	कृपया पुष्टि करें कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रदत्त/संदेय राजस्व का हिस्सा जैसा फार्म 3ख में प्रस्तुत है, लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है।	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रदत्त/संदेय राजस्व हिस्सा वर्ष 2013-14, 2014-15 और 2015-16 में क्रमशः 161.61 मिलियन रु., 175.11 मिलियन रु. है और वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के लिए 131.60 मिलियन रु. है। एमओपीटी द्वारा अर्जित राजस्व वर्ष 2013-14, 2014-15 और 2015-

	16 के लिए क्रमशः 216.62 मिलियन रु. 261.04 मिलियन रु. (2004-05 से 2013-14 तक भंडारण पर 25.86 मिलियन रु. की रायल्टी सहित) तथा 253.023 मिलियन रु. है और आरई 2016-17 के लिए बजटीय राजस्व हिस्सा 291.93 मिलियन रु. और 2017-18 के लिए 306.24 मिलियन रु. है।
--	---

9.4. तत्पश्चात्, एमओपीटी ने अपने 18 अक्टूबर, 2016 के ई-मेल द्वारा यह बताया कि एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल की बीच बेसिन क्षेत्र में (-) 13.00 मीटर से इतर और बर्थ के साथ (-) 13.5 मीटर ड्रेजिंग के अनुरक्षण करने के विषय में विवाद है। विवाद मध्यस्थ को भेजा गया था और मध्यस्थ का अधिनिर्णय एसडब्ल्यूपीएल के पक्ष में गया है। एमओपीटी ने यह भी बताया है कि उसने अधिनिर्णय के विरुद्ध दक्षिण गोवा और मरगांव के जिला न्यायालय में अपील दायर की है जो चल रही है।

10. तत्पश्चात्, एसडब्ल्यूपीएल ने अपने 13 अक्टूबर, 2016 के पत्र के द्वारा संशोधित लागत विवरण और प्रारूप संशोधित दरमान भेजे। संशोधित प्रस्तावित प्रारूप दरमान में, एसडब्ल्यूपीएल ने मूल प्रस्ताव में कार्गो प्रहस्तन प्रशुल्क (भंडार शुल्क को छोड़ कर) में 30% की वृद्धि के स्थान पर 34% वृद्धि का प्रस्ताव वृद्धि को यथावत् रखा है अर्थात् 6 जुलाई, 2016 के मूल प्रस्ताव में 17% लागत स्थित का सारांश नहीं रखा गया है क्योंकि एसडब्ल्यूपीएल ने बाद में संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया जिस पर आगामी पैरा में चर्चा की जा रही है। एसडब्ल्यूपीएल ने प्रारूप प्रस्तावित दरमान भेजे हैं।

11.1. तत्पश्चात्, एसडब्ल्यूपीएल ने अपने 18 अक्टूबर, 2016 और 19 अक्टूबर, 2016 के ई-मेल द्वारा संशोधित लागत विवरण भेजे। इसके अतिरिक्त, एसडब्ल्यूपीएल ने निम्नलिखित अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजे।

(i). **विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ/हानि:**

कंपनी ने पूंजीगत उपस्कर और उनके अनुषंगी पुर्जे और साथ-ही-साथ तकनीकी औजार आयत किये हैं। लेखांकन आदेश के समय बुक की गई लागत और बुकिंग दर और वास्तविक दर के बीच का अंतर ए.एस.-II के अनुसार जिसे राजस्व और पूंजीगत व्यय, यथा लागू, दर्शाया जाता है। लाभ और हानि खाते में दी गई राशि राजस्व प्रकृति की होती है।

(ii). **कैपिटल ड्रेजिंग:**

व्यय अनुरक्षण ड्रेजिंग संबंधी संविभाजित लागत है। यह मुद्रा मध्यस्थ के विचाराधीन था जिसने एसडब्ल्यूपीएल के पक्ष में अधिनिर्णय दिया और बाद में इसे एमओपीटी द्वारा माननीय उच्च न्यायालय में चुनौती दी। चूंकि यह लागत मुकदमेबाजी में है और पत्तन अब बिल नहीं बना रहा है, इसलिए इस लागत पर प्रशुल्क प्रस्ताव में विचार नहीं किया गया था।

परंतु, यदि इस मामले में निर्णय एमओपीटी के पक्ष में हो जाता है तो अनुरक्षण ड्रेजिंग लागत के अंतर्गत देयता पूर्व प्रभाव से एसडब्ल्यूपीएल पर आ जाती है जो व्यय की गई वास्तविक लागत और आदेश में अनुबद्ध समय-सीमा पर आधारित होगा। चूंकि यह लागत गलती से सुविचारित नहीं की गई है, हम आपसे अनुरोध करते हैं कि प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए अनुरक्षण ड्रेजिंग लागत पर सुविचार करें (संशोधित लागत आकलन भी प्रस्तुत है) जिसे आगामी प्रशुल्क संशोधन में यथाग्राह्य समायोजित किया जायेगा।

(iii). **अन्य आय/अधिक्य प्रतिलिखित:**

अन्य आय में वे समायोजन शामिल हैं जिन्हें वेंडरों के साथ लेखाओं के निपटान के रूप में प्रतिलिखित कर दिया गया है जो अब लंबित नहीं हैं और जिन्हें "आन-गोईंग कंसर्न" आधार पर निपटा दिया गया है। क्योंकि ये लेन-देन अनन्य हैं और प्राकृति से एक-बारगी होते हैं इसलिए, प्रशुल्क प्रस्ताव बनाते समय इन पर विचार नहीं किया गया।

(iv). **कार्गो प्रहस्तन व्यय:**

कार्गो प्रहस्तन संविदा को समग्र अनुरक्षण लागत के साथ-साथ इंजीनियरिंग, अनुरक्षण और तकनीकी सेवाओं के शीर्षों में वृद्धि के लिए संशोधित कर दिया गया है। यह क्रांतिक था और साथ ही खराबी समय और मेरीनेरिंग क्षमता को नियंत्रित करना था।

संशोधित करार के आधार पर संवर्धित लागत की लेखापरीक्षा की गई थी और उसे कोयला कार्गो के लिए वित्तीय वर्ष 2013-14, वि.व. 2014-15 और वि.व. 2015-16 के लिए 90 रु/एमटी व 99रु./एमटी के रूप में दर्शाया गया है। इसी प्रकार स्टील कार्गो के लिए वि.व. 2013-14 और वि.व. 2015-16 के लिए क्रमशः 125 रु./एमटी और 138 रु./एमटी दर्शाया गया है। वि.व. 2016-17 से वि. व. 2018-19 तक के कार्गो प्रहस्तन की लागत वि.व 2015-16

से लेखापरीक्षित लेखाओं की वास्तविक दर पर ली गई है और साथ ही करार के अनुसार 5% वार्षिक वृद्धि पर भी विचार किया गया है। संशोधित संविदा की प्रति भी आपके तुरंत संदर्भ के लिए संलग्न है।

11.2. एसडब्ल्यूपीएल ने प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने के पश्चात् हुई उभरी स्थितियों के संबंध में निम्नलिखित और निवेदन किये:

(i). पत्तन न्यास की कैपिटल ड्रेजिंग परियोजना का स्थानीय लोगों ने विरोध किया और उन्होंने राष्ट्रीय हरित अधिकरण (एनजीटी) को संपर्क किया। एनजीटी ने परियोजना को रूकवा दिया तथा पत्तन न्यास पर दंड भी लगाया। इस स्थिति को देखते हुए परियोजना के 3 वर्षों के भीतर पूरा होने की संभावना नहीं है।

(ii). बर्थ 8, 9 और 9क बर्थ की नई परियोजना भी दे ही गई है और खंडों में शुरू की जा सकती है। यदि ये टर्मिनल पहले आरंभ हो जाते हैं तो ये रेल अवसंरचना और रैकों को उपलब्धता को भी बांटेंगे। अतः एसडब्ल्यूपीएल टर्मिनल के लिए रैक उपलब्धता सीमित हो जायेगी।

(iii). बर्थ 7, जो कार्गो को भी आकर्षित कर रही है और रैकों के लिए वास्तविक प्रतिस्पर्धी बन रही है। चूंकि मुरमुगाव पत्तन न्यास के लिए रैकों की उपलब्धता सीमित है, बर्थ 7 तथा बर्थ 8, 9 और 9क के साथ रैक बांटने के प्रश्नात् एसडब्ल्यूपीएल टर्मिनल के लिए रैक सीमित हो जायेंगे। एसडब्ल्यूपीएल टर्मिनलों/पूर्व पृष्ठ कार्गो की प्रवाहक्षमता प्रत्यक्ष रूप से रैकों की उपलब्धता पर निर्भर करती है क्योंकि पर्यावरणीय मुद्दों और स्थान के अभाव के कारण ट्रकों से दुलाई व्यवहार्य नहीं है।

उपर्युक्त के आलोक में, हम भी एसडब्ल्यूपीएल टर्मिनल पर कार्गो प्रवाह क्षमता में अत्यधिक कमी को भांप रहे हैं, जो प्रशुल्क प्रस्तावों में आकलित से काफी कम होगा।

11.3. एसडब्ल्यूपीएल ने अनुरोध किया है कि पूर्व अतिरिक्त पर (वि.व.2013-14 से 2015-16 के दौरान) आगामी प्रशुल्क चक्र अर्थात् वि.व. 2019-20 से वि.व. 2021-22 में सुविचार किया जाये क्योंकि एसडब्ल्यूपीएल आकलित प्रवाह क्षमता को प्रहस्त करने में सक्षम नहीं होगी और जिससे सभी वित्तीय आकलन अव्यवहारित हो जायेंगे।

11.4. वर्तमान प्रशुल्क पर और 18 अक्टूबर 2016 तथा 19 अक्टूबर 2016 के अपने ई-मेल के द्वारा भेजे गए संशोधित लागत विवरण के फार्म 3क में दी गई प्रस्तावित प्रशुल्क दरों के अनुसार वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के वर्षों के आकलनों पर आधारित लागत स्थिति का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया गया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किया गया मुख्य आशोधन यह है कि इसने वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के लिए अनुरक्षण ड्रेजिंग व्यय को आकलन में शामिल किया है:

(मिलियन रु.में)

क्र.सं.	विवरण	वर्तमान प्रशुल्क पर			योग	प्रस्तावित प्रशुल्क			योग
		2016-17	2017-18	2018-19		2016-17	2017-18	2018-19	
1.	यातायात एमएमटी मेमं	7.50	7.50	7.50	22.50	7.50	7.50	7.50	22.50
2.	कुल आय	1,557.59	1,558.62	1,559.70	4,675.91	1,989.29	1,990.49	1,991.75	5,971.53
3.	कुल व्यय	1,517.93	1,267.63	1,729.41	4,874.97	1,562.23	1,671.92	1,773.70	5,007.85
4.	कर और व्याज पूर्व अतिरिक्त (2) - (3)	39.66	(69.01)	(169.71)	-199.06	427.06	318.57	218.05	963.68
5.	नियोजित पूंजी	3,259.50	3,650.42	3,648.92	3519.61	3,259.50	3,650.42	3,648.92	3519.61
6.	आरओसीई @ 16%	521.52	584.07	583.83	563.14	521.52	584.07	583.83	563.14
7.	निवल अतिरिक्त/ (घाटा) (4) - (6)	(481.86)	(653.07)	(753.53)	-1888.46	(94.46)	(265.50)	(365.78)	-725.74
8.	2013-14 से 2015-16 तक अतिरिक्त का 50%	198.68	198.67	198.67	596.02	198.68	198.67	198.67	596.02
9.	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अतिरिक्त/(घाटा)	(283.19)	(454.40)	(554.86)	-1292.45	104.21	(66.83)	(167.11)	-129.73

12. इस मामले के विचार विमर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों का उद्धरण और उस पर संबंधित पक्षों की दलीलों को अलग से संबंधित पार्टियों को भेजा जायेगा। इन विवरणों को हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जायेगा।

13. मामले के संसाधन के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है:-

(i). साउथ वैस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) के इस प्राधिकरण द्वारा अपने 2 जनवरी, 2015 के आदेश द्वारा अनुमोदित वर्तमान दरमान और 15 जनवरी 2016 के आदेश द्वारा यथासमीक्षित दरमान 31 मार्च, 2016 तक वैध थे। एसडब्ल्यूपीएल के वर्तमान दरमानों की वैधता एसडब्ल्यूपीएल के अनुरोध पर 30 सितंबर, 2016 तक बढ़ा दी गई थी।

2 जनवरी 2015 के उक्त आदेश में 2013-14 से 2015-16 के वर्षों के लिए आकलित लागत विवरण में दर्शाये गए निवल अतिरेक के आधार पर एसडब्ल्यूपीएल कार्गो प्रहस्तन प्रभागों और धूल दमन प्रभागों के प्रशुल्क में 12 की वृद्धि के स्थान पर प्रशुल्कों में 14 की कमी कर दी गई।

तत्पश्चात्, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 2 जनवरी, 2015 के आदेश की समीक्षा के लिए 4 मार्च, 2015 के ई-मेल द्वारा दायर किये गए समीक्षा आवेदन और पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा अपने 12 जून 2015 के पत्र के साथ प्राप्त प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के कुछेक खंडों पर व्याख्या के बारे में भारत के महान्यायावादी की राय को कार्यान्वित करने के लिए इस प्राधिकरण ने एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दायर समीक्षा आवेदन का निपटारा करते हुए 15 जनवरी, 2016 को एक आदेश पारित किया जो भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 82 दिनांक 4 मार्च, 2016 को अधिसूचित हुआ।

उक्त प्रशुल्क आदेश में, इस प्राधिकरण ने वर्तमान प्रशुल्क चक्र की शेष अवधि में अर्थात् जनवरी, 2016 से मार्च, 2016 तक, प्रचलित प्रशुल्क स्तर को पूर्व-संशोधित प्रशुल्क अर्थात् 26 जुलाई 2011 का संशोधन-पूर्व प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/11/2011-एसडब्ल्यूपीएल पर रखा जाये, जिसके कारण उक्त आदेश में दिये गए हैं। दरमानों की वैधता 31 मार्च, 2016 तक थी जैसाकि मूल आदेश में है।

(ii). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 का खंड 2.13 अधिकार देता है कि पोर्ट प्रचालकों के वास्तविक और वित्त प्रदर्शन का प्रशुल्क वैधता समय के अंत में, वर्तमान प्रशुल्क को निर्धारित करते समय जो प्रोजेक्शन अपनाये गये थे, की समीक्षा की जाये। एसडब्ल्यूपीएल के दरमानों की समीक्षा जनवरी, 2015 और समीक्षा आदेश जनवरी 2016 में की गयी थी। एसडब्ल्यूपीएल का प्रशुल्क 2013-14 से 2015-16 के अनुमानों पर निर्भर रहते हुए निर्धारित किया गया था। इस प्रकार अनुमानों के साथ वास्तविकता का वर्ष 2013-14 से 2015-16 का विश्लेषण, कथित समय के एसडब्ल्यूपीएल के वास्तविक प्रदर्शन की समीक्षा के लिए किया जाये। उक्त अवधि के दौरान आकलनों की तुलना में एसडब्ल्यूपीएल के वास्तविक निष्पादन पर नीचे चर्चा की जा रही है।

(iii). पिछले प्रशुल्क आदेश में आकलित स्थिति का विश्लेषण करने के लिए अपनायी गई सामान्य प्रक्रिया को वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के निवल अतिरेक/घाटा निर्धारित करने के लिए भी अपनाया गया। विश्लेषण नीचे दिया जा रहा है:-

(क). वर्ष 2013-14 से 2015-16 की अवधि में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वास्तव में वास्तव में प्रहस्तित यातायात क्रमशः 8.52 मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष (एमएमटीपीए), 9.13 एमएमटीपीए और 11.03 एमएमटीपीए है जो कुल मिलाकर 28.68 एमएमटीपीए बनता है जबकि जनवरी, 2015 और जनवरी, 2016 के आदेश में इसी अवधि के लिए आकलित यातायात क्रमशः 8.53 एमएमटीपीए, 7.02 एमएमटीपीए और 7.52 एमएमटीपीए था जो कुल मिलाकर 23.07 एमएमटीपीए था। एमओपीटी द्वारा सूचित वास्तविक यातायात एमओपीटी द्वारा सूचित यातायात जो एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2013-14, 2014-15 तथा 2015-16 में प्रहस्त किया गया क्रमशः 8.58 एमएमटीपीए, 9.15 एमएमटीपीए तथा 10.89 एमएमटीपीए हो तथा एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सूचित वास्तविक यातायात से हल्का सा फर्क है जो कुल मिलाकर 28.62 एमएमटीपीए है जबकि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सूचित कुल यातायात 28.68 एमएमटीपीए है। इस विश्लेषण के प्रयोजन से एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सूचित वास्तविक यातायात को लिया गया है।

वास्तविक निष्पादन में परिवर्तन 24.32% सकारात्मक है जो +/-20% से अधिक पाया गया है।

- (ख). पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित आय के अनुमानों का 12 मार्च, 2015 से 31 मार्च 2015 और 1 अप्रैल 2015 से 31 दिसंबर 2015 तक समायोजना (घटाया हुआ) यथानुपात आधार पर किया गया ताकि जनवरी, 2015 के आदेश में आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से वास्तविक आय के साथ समानुरूप तुलना के लिए 14% की प्रशुल्क घटौती के प्रभाव को कलमबद्ध किया जा सके। पिछले प्रशुल्क आदेश में 1 जनवरी, 2016 से 31 मार्च, 2016 तक की अवधि के सुविचारित आकलनों को बनाये रखा जाता है क्योंकि इस प्राधिकरण द्वारा पारित समीक्षा आदेश में जनवरी 2015 आदेश में प्रभावी प्रशुल्क घटौती को 1 जनवरी, 2016 से वापस ले लिया गया था।
- (ग). पोत परिवहन मंत्रालय के 12 जून, 2015 ने अपने 12 जून, 2015 के पत्र में भेजी गई भारत के महान्यायवादी की राय यह है कि प्रचालक द्वारा उनके लेखापरीक्षित लेखाओं के आधार पर अर्जित वास्तविक आय पर सुविचार किया जाना चाहिए न कि कल्पित आय को। एसडब्ल्यूपीएल ने सूचित किया कि 2013-14 से 2015-16 के वर्षों के दौरान कोई व्यापार/वाणिज्यक छूट नहीं दी गई। एमओपीटी ने भी किसी छूट की सूचना नहीं दी है। अतः पिछली अवधि के विश्लेषण के प्रयोजन से वार्षिक लेखाओं में यथासूचित वास्तविक आय पर सुविचार किया जाता है।
- (घ). राजस्व हिस्सेदारी को उस हद तक लागत मद माना जाता है जो दूसरे सबसे ज्यादा बोली लगाने वाले द्वारा बोली गयी है। जैसे वास्तविक कार्गो प्रहस्तन राजस्व पर 13.10 प्रतिशत, वर्ष 2013-14 से 2015-16 में रिपोर्ट किया गया जो पिछले प्रशुल्क आदेशों के प्रावधानों के अनुरूप हैं, तथा यह 2005 के दिशानिर्देशों के पैरा 2.8.1 के अनुरूप है।
- (ङ). एसडब्ल्यूपीएल ने लागत विवरण में सूचित किया है कि 2013-14 से 2015-16 के वर्षों के दौरान उसने क्रमशः 6249.10 लाख रु. 8664.22 लाख रु. और 10884.37 लाख रु. का कार्गो प्रहस्तन व्यय किया है। इस संबंध में, एसडब्ल्यूपीएल ने बताया है कि इसने जेएसडब्ल्यू इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड से कार्गो प्रहस्तन कार्यों के लिए वर्ष 2014-15 से 2018-19 तक 5 वर्षों के लिये प्रत्येक वर्ष की 1 अप्रैल से प्रभावी 5% की वार्षिक वृद्धि के साथ एक संविदा किया है। यह संविदा आयकर अधिनियम 1961 और कंपनी अधिनियम, 2013 के अंतरण मूल्य दिशानिर्देशों के अनुरूप है। जैसा एसडब्ल्यूपीएल ने पुष्टि की है। एसडब्ल्यूपीएल ने बताया, है कि कार्गो प्रहस्तन संविदा के अंतर्गत जेएसडब्ल्यूआईएल को विभिन्न प्रस्तावों पर विचार करने के पश्चात् कार्गो प्रहस्तन संबंधी सभी सेवाओं के लिए, दूरी बनाते हुए, रखा गया है और आय कर नियमों के अंतर्गत अपेक्षित अंतरण मूल्य लेखापरीक्षा के अधीन है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित आंकड़ों पर, लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में यथासूचित, विश्वास किया जाता है और विश्लेषण में सुविचार किया जा रहा है।
- (च). पिछले प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया के दौरान अनुरक्षण ड्रेजिंग के बारे में यह बताया गया था कि एमओपीटी द्वारा की जाने वाली ड्रेजिंग की प्रमाणा के बारे में एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी के बीच में विवाद है। पिछले सामान्य संशोधन के दौरान एमओपीटी ने बताया था कि मध्यस्थ ने निर्णय दे दिया है परंतु एमओपीटी ने मध्यस्थ के अधिनिर्णय को जिला न्यायालय के समक्ष चुनौती दी है और मामला अभी न्यायालय में विचारधीन है। पिछले प्रशुल्क आदेश में, चूंकि एसडब्ल्यूपीएल के वर्ष 2013-14 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में ड्रेजिंग अनुरक्षण लागत पर कोई व्यय नहीं दर्शाया गया है, इस वर्ष 2013-14 के लिए शून्य समझा गया था। एमओपीटी द्वारा आकलित ड्रेजिंग लागत 2014-15 और 2015-16 के लिए क्रमशः 246 लाख रु. और 261 लाख रु. की गई है जो कुल 509 लाख रु. बनती है और इसे पिछले प्रशुल्क आदेश में स्वीकार किया गया था। उक्त आदेश के पैरा 12 (xv) में इस प्राधिकरण ने यह निर्णय दिया था कि यदि आगामी प्रशुल्क समीक्षा में यह पाया जायेगा कि एमओपीटी को प्रतिपूर्ति की गई वास्तविक ड्रेजिंग अनुरक्षण लागत इस विश्लेषण में स्वीकृत आकलनों से कम है अथवा न्यायालय से समक्ष लंबित मामले में न्यायालय का निर्णय इस विश्लेषण में की गई संकल्पना से भिन्न आता है, तो पूरा अंतर पूर्णतः समायोजित किया जायेगा।

वास्तविक को देखते हुए, यह पाया गया है कि वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए एसडब्ल्यूपीएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे उक्त वर्षों के लिए कोई वास्तविक अनुरक्षण ड्रेजिंग लागत नहीं दर्शाते हैं। इस प्राधिकरण के पिछले आदेश के पैरा 12 (xv) के अनुसरण में, पिछले प्रशुलक निर्धारण में अनुमत अनुरक्षण ड्रेजिंग लागत पर उपार्जित 509 लाख रु. के अतिरिक्त अधिशेष को 2016-17 से 2018-19 के वर्तमान प्रशुलक चक्र में पूर्णतः समायोजित किये जाने की जरूरत है। अनुरक्षण ड्रेजिंग व्यय के आकलन के संदर्भ में अधिशेष के समायोजन पर आगामी पैराओं में सुविचार किया जा रहा है।

- (छ). पिछले प्रशुलक आदेश में प्रारंभिक व्ययों के पूंजीगत भाग की भुगतान वापसी 26 वर्ष से अधिक थी। इस स्थिति को वास्तविक प्रदर्शन के आकलन के लिए भी बनाये रखा है।
- (ज). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2013-14 से 2015-16 में मूल्यहास को लेखा परिक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुरूप माना है। आगे, प्रारंभिक व्यय के पूंजीकृत जैसे 8.35 लाख रुपये प्रति वर्ष को 2013-14 से 2015-16 को सभी वर्षों से अलग रखा गया है, जो पिछले प्रशुलक आदेशों के प्रावधानों के अनुरूप है।

- (झ). एसडब्ल्यूपीएल ने लागत विवरण में लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में वास्तविक 2013-14 से 2015-16 के दौरान क्रमशः 865.80 लाख रु., 807.70 लाख रु. और 1477.5 लाख रु. के प्रति 865.60 लाख रु., 1306.60 लाख रु., 1404.30 लाख रु. एफएमआई सुविचारित की है।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत समाधान विवरण का अवलोकन करने पर देखा गया है कि एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के सभी वर्षों के आधिक्य प्रावधानों के उलटाव के 0.20 लाख रु., 501.10 लाख रु. और 72.20 लाख रु. की आय और वर्ष 2015-16 में 1 लाख रु. की स्थायी परिसंपत्ति की बिक्री पर लाभ के सिवा लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में सूचित सारी आय प्राप्तियों पर सुविचार किया है।

एसडब्ल्यूपीएल ने जमाओं पर ब्याज आय पर विचार किया है। जमाओं और निवेशों पर ब्याज आय को लागत विवरण में नहीं लिया जाता और इसलिए पिछले प्रशुलक आदेश में पालन की गई स्थिति को बनाये रखते हुए छोड़ा दिया गया है।

एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के सभी वर्षों के अधिक प्रावधानों के उलटाव को अन्य आय में विचार नहीं किया है।

एसडब्ल्यूपीएल से यह समझा जाता है कि आधिक्य देयताओं के उलटाव के कारण उपार्जित अन्य आय जिसके प्रति पिछले वर्षों में व्यय पहले से सुविचारित था। यदि ऐसा है तो, इस मद को पिछली अवधि के विश्लेषण के लिए लागत विवरण में कमलबद्ध करना उपयुक्त पाया जाता है। तथापि इसे भावी आकलनों के लिए मान्य नहीं किया गया क्योंकि यह प्राकृति में एक बारगी है।

2015-16 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में सूचित 1.00 लाख रु की स्थायी परिसंपत्ति की बिक्री पर लाभ को भी लागत विवरण में मान्य किया गया है।

- (ज). लाइसेंस करार (एलए) के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी का प्रदत्त 1.53 करोड़ रु. का प्रतिपूर्ति जमा परियोजना अवधि की समाप्ति पर प्रत्यर्पणीय है। पिछले प्रशुलक संशोधन के दौरान, प्रतिपूर्ति जमा प्रत्यर्पण को 11% की छूट पर परियोजना की शेष अवधि के लिए अभिशून्य कर दिया गया था। एसडब्ल्यूपीएल ने इस मद के प्रभाव पर सुविचार नहीं किया है। पिछली प्रशुलक निर्धारण प्रक्रिया में, परियोजना की समाप्ति पर प्राप्तव्य टर्मिनल मूल्य को 11% की छूट दर लागू करके परियोजना के शेष अवधि के लिए अभिशून्य कर दिया गया था। वही प्रक्रिया वर्तमान प्रशुलक संशोधन प्रक्रिया में अपनायी गई है।

उक्त आशोधन के अधीन वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित क्रमशः 865.60 लाख रु., 1306.60 लाख रु. और 1404.30 लाख रु. के प्रति लागत विवरण में मान्य एफएमआई क्रमशः 452.43 लाख रु., 903.86 लाख रु. और 388.68 लाख रु. है।

- (ट). वार्षिक लेखाओं में सूचित अन्य सारी लागत मदें मान्य हैं।

(ठ). वार्षिक लेखाओं में सूचित निवल स्थायी परिसंपत्तियों को प्रतिफल अनुमति के प्रयोजन से निवल स्थायी परिसंपत्तियों के एक भाग के रूप में प्रारंभिक खर्चों के गैर परिशोधित भाग को सुविचार करते हुए उपयुक्त रूप से समायोजित कर दिया गया है।

(ड). कार्यशील पूंजी का विश्लेषण इस प्रकार है:

- (i). एसडब्ल्यूपीएल वर्ष 2013-14 से 2015-16 के 2 माह की प्रचालन आय को दो माह की संपदा आय तथा भारतीय रेल द्वारा संदेय रेलवे टर्मिनल प्रभारों के प्रति विविध देनदारों के रूप में मान्य किया है। यह प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 में अंतर्विष्ट उपबंधों के अनुरूप नहीं है। विविध लेनदार, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.9.9. में निर्धारित प्रतिमातों के अनुसार, शून्य मान्य है।
- (ii). एसडब्ल्यूपीएल ने भंडार और अनुषंगी पुर्जों का उपयोग प्रस्तुत किया है और इसे प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप कलमबद्ध किया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित आंकड़ों पर विश्वास किया जाता है और कार्यशील पूंजी परिकलन में मान्य किया जाता है।
- (iii). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अनुसार, रोकड़ शेष को एक महीने के रोकड़ व्यय पर अनुमत किया जाता है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित रोकड़ शेष निर्धारित मानकों के अनुसार नहीं हैं। इसलिए, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित रोकड़ शेष को दिशानिर्देश की स्थिति के अनुसार आशोधित किया जाता है।
- (iv). इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यासों/निजी टर्मिनलों की प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में अनुपालन की जा रही वर्तमान प्रक्रिया/पद्धति को स्पष्ट करते हुए 30 सितंबर, 2008 को एक आदेश परित किया था। उक्त आदेश, अन्य बातों के साथ-साथ, लाइसेंस करार (एलए) के संविदात्मक दायित्वों से उठने वाली कुछेक मदों के बाह्यिर्वाह को विविध देनदारों के एक भाग के रूप में अनुमत करता है।

एसडब्ल्यूपीएल के मामले में, एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार (एलए) के खंड 7.3.4.3 के अनुसार, राजस्व का हिस्सा तत्काल अनुवर्ती माह के 5वें दिन तक, मासिक आधार पर देय है। इससे यह स्पष्ट हो जाता है कि और एलए के अनुसार भी एसडब्ल्यूपीएल को राजस्व हिस्से का अग्रिम भुगतान नहीं करना है।

एसडब्ल्यूपीएल, तथाति, इसे आबंटित भूमि का पट्टा किराया प्रति वर्ष अग्रिम में देता है जैसा कि एलए के खंड 7.3.5.2 में अनुबद्ध है। चूंकि कथित अग्रिम भुगतान एलए के उपबंधों द्वारा शासित होता है, इसलिए ऐसे पूर्व भुगतान को प्रतिफल प्रदान करने के प्रयोजन से कार्यशील पूंजी के एक भाग के रूप में मान्यता देने का मामला बनता है। इस बात को मान्य करते हुए कि अग्रिम भुगतान संगत महीने के लिए देय किराये के प्रति समायोजित हो जाता है और वर्ष के अंत में पूरा अग्रिम समायोजित हो जाता है। इसलिए प्रत्येक वर्ष में आकलित पट्टा किराये का 50% की दर पर पूर्व भुगतान औसत को पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनायी गई प्रक्रिया के अनुसार कार्यशील पूंजी के एक भाग के रूप में मान्य किया जाता है।

इसके अतिरिक्त, लाइसेंस करार के खंड 10.12 के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल को लाइसेंस की पूरी अवधि के दौरान व्याज-मुक्त प्रतिभूमि जमा के 1.52 करोड़ रु. जमा कराने की बाध्यता है जो परियोजना की समाप्ति पर लौटाया जायेगा। सितंबर, 2008 के आदेश में लिए गए निर्णय के अनुरूप कि एलए की संविदात्मक बाध्यताओं के कारण और पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनायी गई पद्धति के अनुरूप, कार्यशील पूंजी का परिकलन करते समय प्रतिभूति जमा को वर्तमान परिसंपत्ति के एक भाग के रूप में मान्य किया जाता है।

- (v). एसडब्ल्यूपीएल ने वर्तमान देयताओं को मान्य किया है जैसा कि संगत वर्षों के लेखापरीक्षित लेखाओं में सूचित है जिसमें अल्पकालीन प्रावधान शामिल हैं। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा मान्य

आंकड़ों को, अल्पकालीन प्रावधानों को छोड़कर, कार्यशील पूंजी के परिकलन के लिए मान्य किया जाता है।

- (vi). उक्त समायोजनों के अधीन, कार्यशील पूंजी नकारात्मक निकलती है। अतः इसे शून्य समझा जाता है। इस प्रकार नियोजित पूंजी वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक ही क्रमशः 14,116.85 लाख रु. 21,340.10 लाख रु. और 20,213.95 लाख रुपये बनती है।
- (ढ). (i). जनवरी, 2015 और जनवरी, 2016 के पिछले प्रशुल्क आदेशों में नियोजित पूंजी पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए 16% की दर पर प्रतिफल अनुमत किया गया था। उक्त वर्षों के वास्तविक का विश्लेषण करते समय इस स्थिति को बनाए रखा गया है।
- (ii). (क). लागत विवरण वास्तविक के साथ-साथ अनुमानों का विश्लेषण पिछले समय 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुलग्नक—I के रूप में संलग्न है।
- (ख). वास्तविक के साथ अनुमानों का सक्षिप्त तुलनात्मक विवरण जैसा कि पिछले प्रशुल्क आदेशों में माना गया है, सारणी के रूप में नीचे दिया गया है:

(रु. लाख में)

विवरण	वर्ष 2013-14 से 2015-16 में कुल पूर्णता के रूप में (रु. लाख में)		% में अंतर
	अनुमान प्रशुल्क आदेश के अनुसार	वास्तविक	
ट्रैफिक (एमएमटीपीए में)	23.07	28.68	24.32%
कुल प्रचालन आय	50,059.65 *	66,144.47	24.59%
एफएमई घटा एफएमआई सहित कुल प्रचालन व्यय	41,122.30	46,081.58	12.06%
प्रतिफल पूर्व अधिशेष/ घाटा	8,937.35	20,062.89	
नियोजित पूंजी (औसत)	20,403.38	18,556.97	-9.05%
नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिफल	9,793.62	8,907.35	-9.05%
आरओसीई के बाद निवल अधिशेष (पुराने अधिशेष के समायोजन से पहले)	(856.27)	11,155.54	
पिछली अवधि की आकलन की गई अधिशेष राशि का अगस्त, 2016 आदेश में समायोजन	847.28	-	
आरओसीई के (पिछले अधिशेष के समायोजन के पश्चात्) के पश्चात् निवल अधिशेष	(8.94)	11,155.54	

* प्रचालन आय के अनुमानों को अद्यतन किया गया ताकि प्रशुल्क छुट के प्रभावों को 12 मार्च 2015 से 31 दिसंबर, 2016 तक प्रशुल्क आदेश जनवरी, 2015 के द्वारा प्रभावी।

- (ण). पूर्वावधि वर्ष 2013-14 से 2015-16 से संबंधित विश्लेषण के निष्कर्ष निम्नलिखित हैं:
- (i). एसडब्ल्यूपीएल वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक कुल वास्तविक प्रहस्त यातायात अनुमानित 23.07 एमएमटीपीए के विरुद्ध 28.68 एमएमटीपीए था। वास्तविक प्रतिमानों में भिन्नता अर्थात् आकलनों की तुलना में वास्तव में प्रहस्तित यातायात 24.32% सकारात्मक है।
- (ii). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित 50,060 लाख रु. के विरुद्ध 66124.47 लाख रु. प्रचालन आय अर्जित की जिसके परिणाम स्वरूप 24.59% का ऋणात्मक अंतर आया।

- (iii). व्यय की ओर, पिछले आदेश में सदृश अवधि के लिए 41,122.30 लाख रु. के आकलित व्यय क प्रति वास्तविक कुल व्यय 46081.58 लाख रु. हुआ। इस प्रकार कुल वास्तविक व्यय पिछले प्रशुल्क आदेश में आकलित व्यय की तुलना में 12.06% की भिन्नता दर्शाया है।
- (iv). 2013-14 से 2015-16 की अवधि के लिए औसत नियोजित पूंजी औसत अनुमानित नियोजित पूंजी 20,403.38 लाख रु. के प्रति 18,556.97 लाख रु. है। औसत नियोजित पूंजी में भिन्नता 9.05% ऋणात्मक है।
- (v). हमारे द्वारा तैयार लागत विवरण के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल ने 2013-14 से 2015-16 की अवधि के लिए नियोजित पूंजी पर प्रतिफल पूर्व कुल 20,062.89 लाख रु अधिशेष अर्जित किये। औसत अधिशेष 6687.63 लाख रु. बनाता है। इस प्रकार औसत नियोजित पूंजी पर अर्जित औसत वार्षिक प्रतिफल 36.03% निकलता है, जैसा निम्नलिखित सारणी में दर्शाया गया है।

(रु. लाख में)

विवरण	2013-14	2014-15	2015-16	औसत
प्रतिफल पूर्व वास्तविक अधिशेष/घाटा	7,444.70	7,207.00	5,411.19	20,062.89 (योग) 6,687.63 (औसत)
वास्तविक नियोजित पूंजी	14,116.85	21,340.10	20,213.95	18,556.97 (औसत)
नियोजित पूंजी पर अर्जित वास्तविक प्रतिफल	52.70%	33.77%	26.77%	36.03%

- (vi). प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.13 के अनुसार, यदि पिछले प्रशुल्क चक्र में वास्तविक और वित्तीय कार्य निष्पादन की समीक्षा में + अथवा -20% से अधिक का परिवर्तन देखा जाता है तो ऐसे उपार्जित लाभ/हानि का 50% अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जायेगा। एजी की राय के अनुसार भी खंड 2.13 के प्रयोजन से वित्तीय और वास्तविक दोनों प्रतिमानों के परिवर्तन को हिसाब में लिया जाना चाहिए।
- उपरोक्त विश्लेषण से यह देखा जा सकता है कि वास्तविक प्रतिमानों में अंतर निष्पादन नियोजित पूंजी पर प्रतिफल के संदर्भ में अर्थात् वास्तविक प्रहस्तित यातायात और वित्तीय घनात्मक हैं और यह 20% से अधिक है। इसके अतिरिक्त, उक्त सारणी के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल ने पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत नियोजित पूंजी दर 16% के प्रतिफल के प्रति औसतन 36% प्रतिफल अर्जित किया। इस प्रकार वास्तविक और वित्तीय प्रतिमानों दोनों में ही अंतर 20% से अधिक है और अंतर घनात्मक है। अतः प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 पर एजी की व्याख्या का अनुपालन करते हुए वर्तमान प्रशुल्क चक्र के लिए प्रशुल्क निकालने समय एसडब्ल्यूपीएल प्रचालनों के पूचालनों के पूर्वावधि अधिशेष के समायोजन का मामला बनता है।
- इसके अतिरिक्त, एजी की राय के अनुसार, यदि परिवर्तन वास्तविक और वित्तीय दोनों प्रतिमानों में 20% से अधिक है तो, अधिशेष के 20% को प्रचालन द्वारा धारित करने की अनुमति दी जाए। यह मात्र 20% के अतिरिक्त अधिशेष ही है जिसे प्रचालक और प्रयोक्ताओं के बीच बराबर बांटा जायेगा अर्थात् 50:50। संक्षेप में, अतिरिक्त अधिशेष का 60% प्रचालक को धारित करने की अनुमति दी जाती है और अतिरिक्त का 40% प्रयोक्ताओं को भावी प्रशुल्क में समायोजन के रूप में हिस्सा दिया जायेगा।

- (iv). अब 2013-14 से 2015-16 की पूर्वावधि के अतिरिक्त अधिशेष के समायोजन करने की चर्चा की जानी है। जैसा कि पहले बताया गया है, पिछले प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा पैरा 12 (xv) में लिए गए निर्णय से पिछले प्रशुल्क निर्धारण में अनुरक्षण ड्रेजिंग लागत पर 509.34 लाख रु. के अतिरिक्त अधिशेष को पूर्णतः चालू प्रशुल्क चक्र

2016-17 से 2018-19 में समायोजित किया जाना है। यहां यह नोट करना उल्लेखनीय है कि चूंकि 509.34 लाख रुपये का अतिरिक्त अधिशेष, अनुरक्षण ड्रेजिंग लागत से उपार्जित, को वर्तमान प्रशुल्क चक्र 2016-17 से 2018-19 में पूर्णतः समायोजित किया जाता है, शेष वास्तविक अतिरिक्त अधिशेष, 509.34 लाख रु. को निकाल कर, को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 एमओएस द्वारा संसूचित एजी की राय के साथ पठित, के अनुसार 40% की हद तक समायोजित किया जाना है। तदनुसार, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के 4,258.48 लाख रु. के निवल अतिरिक्त अधिशेष का 40% (अनुरक्षण ड्रेजिंग पर व्यय को छोड़कर) (अर्थात् 11,155.54 लाख रु. 509.34 लाख रु. = 10,646.20 लाख रु. x 40% = 4,258.48 लाख रु.) को चालू प्रशुल्क चक्र में समायोजन के लिए, 2016-17 से आरंभ करके तीन वर्षों में विभाजित करते हुए, मान्य किया जाता है।

एसडब्ल्यूपीएल का यह अनुरोध कि पूर्व अतिरेक पर (वि.व. 2013-14 से 2018-19 के दौरान) आगामी प्रशुल्क चक्र अर्थात् वि.व. 2019-20 से वि.व. 2021-22 में सुविचार किया जाये क्योंकि एसडब्ल्यूपीएल आकलित प्रवाह क्षमता को प्रहस्त करने में सक्षम नहीं होगी और जिससे सभी वित्तीय आकलन अव्यवहारित हो जायेंगे। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 का खंड 2.13 अधिकार देता है कि पोर्ट प्रचालकों के वास्तविक भौतिक और वित्त प्रदर्शन का प्रशुल्क वैधता समय के अंत में, वर्तमान प्रशुल्क को निर्धारित करते समय जो प्रोजेक्शन अपनाये गये थे, की समीक्षा की जाये। यदि पिछले प्रशुल्क चक्र में वास्तविक और वित्तीय कार्य निष्पादन की समीक्षा में + अथवा -20% से अधिक का परिवर्तन देखा जाता है तो ऐसे उपार्जित लाभ/हानि का 50% अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जायेगा। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के अनुरूप नहीं है अतः स्वीकार नहीं की जा सकती।

- (v). सारांश के लिए 2013-14 से 2015-16 की पूर्वावधि के विश्लेषण से चालू प्रशुल्क चक्र में समायोजन के लिए मान्य अधिशेष (अनुमत लागत और प्रतिफल के पश्चात्) निम्नवत है।

विवरण	रु. लाख में	समायोजित किया जाना है	समायोजन के लिए मान्य (रु. लाख में)
पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत अनुरक्षण ड्रेजिंग लागत के अनुमान से उठा 100% अतिरिक्त अधिशेष का समायोजन जो वर्ष 2013-14 से 2015-16 में वास्तव में किया ही नहीं गया	509.34	100%	509.34
2013-14 से 2015-16 के वर्षों का निवल अतिरिक्त अधिशेष/ घाटा, अनुरक्षण ड्रेजिंग पर व्यय को छोड़कर। (11153.43 लाख रु. – 509.34 लाख रु.)	10,646.20	40%	4,258.48
योग	11,155.54		4767.82

- (vi). इसके अतिरिक्त, इस प्राधिकरण द्वारा जनवरी 2015 और जनवरी, 2016 के आदेश में लिए गए निर्णय को ध्यान में लाना समीचीन होगा।

समीक्षा आवेदन का निपटान करते समय 15 जनवरी 2016 के आदेश में, 888 लाख रु. का समायोजन, जो एसडब्ल्यूपीएल को इन-मोशन वैगन प्रणाली को आरंभ करने में हुए विलंब और 2010-11 से 2012-13 की पूर्वावधि से संबंधित आस्तियों के कारण उपार्जित अधिशेष निर्धारित किया गया था, पांच वर्षों की अवधि के दौरान एसडब्ल्यूपीएल के अनुरोध पर समायोजन के लिए सुविचारित किया गया था जिसके कारण उक्त आदेश में पैरा 12.3 (vi) में सविस्तार बताये गए हैं। इस प्रकार 888 लाख रु के अधिशेष में से 29.60 लाख रु की राशि को वर्ष 2014-15 (फरवरी, 2015 से) और 177.60 लाख रु. 2015-16 में समायोजन के लिए मान्य किया गया जो 14 महीनों के लिए कुल 207.20 लाख रु. बनते हैं। उक्त आदेश कहता है कि शेष 680.80 लाख रु. के शेष अतिरिक्त अधिशेष को आगामी प्रशुल्क चक्र में अर्थात् 2016-17 से 2018-19 में समायोजित किया जायेगा।

प्राधिकरण ने समीक्षा आदेश का निपटान करते समय, उसमें किये गए विस्तृत विश्लेषण के आधार पर एजी की राय का अनुपालन करते हुए, 6858 लाख रु. (अर्थात् 7746 लाख रु.- 888 रु.) में से, जो 2010-11 से 2012-13 के वर्षों के लिए समायोजन के लिए निर्धारित अतिरिक्त अधिशेष है, अतिरिक्त अधिशेष का 20% एसडब्ल्यूपीएल को रखने की अनुमति दी गई। जो 1371.60 लाख रु. (20% X 6858) रु. थी। 5486.40 लाख रु. (अर्थात् 6858 लाख रु.- 1371.60 लाख रु.) की राशि को 50% के अनुपात में एसडब्ल्यूपीएल और प्रयोक्ताओं के बीच बांटा जाना था।

5486.40 लाख रु. का 50% (अर्थात् 2743.20 लाख रु.) समायोजन के लिए सुविचारित है और शेष 50% अर्थात् 2743.20 लाख रु. एसडब्ल्यूपीएल के पास रहने देने की उक्त आदेश में अनुमति दी गई थी। उक्त आदेश में, दिये गए कारणों के लिए, इस प्राधिकरण ने 2743.20 लाख रु. के अतिरिक्त अधिशेष को आगामी 5 वर्षों में (फरवरी 2015 से) समायोजन के लिए 2 जनवरी 2015 के पैरा 12 (v) (ज) में लिये गए निर्णय के अनुरूप सुविचार किया गया। तदनुसार, वर्ष 2014-15 (फरवरी, 2015 से) 91.44 लाख रु. के और वर्ष 2015-16 में 548.64 लाख रु. समायोजित करने पर सुविचार किया गया था जो जनवरी 2016 के आदेश में 14 महीनों में समायोजन के लिए कुल 640.08 लाख रु. बनते थे। शेष 2103.12 लाख रु. का असमंजित अतिरिक्त अधिशेष को आगामी प्रशुल्क चक्र अर्थात् 2016-17 से 2018-19 में समंजित किये जाने पर विचार किया जाता है।

इस प्रकार कुल 2783.92 लाख रु. (680.80 लाख रु. इन-मोशन वैगन लदान प्रणाली और संगत आस्तियों का लगान पाने के और 2103.12 लाख रु. वर्तमान प्रशुल्क चक्र में समंजन के) अतिरिक्त अधिशेष के समंजन के लिए रहते हैं।

इस प्राधिकरण के 15 जनवरी, 2016 के आदेश में लिये गए निर्णय से 605.20 लाख रु. के असमंजित अधिशेष (अर्थात् 148 लाख रु.+ 457.20 लाख रु.), जो सामान्य तौर पर 2178.72 लाख रु. (1645.92 लाख रु.+ 532.80 लाख रु.) के समंजन के पश्चात् आगामी प्रशुल्क चक्र में समंजित किया जाने थे। एसडब्ल्यूपीएल के वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लागत विवरण में घाटे की स्थिति को देखते हुए, जिस पर समायोजन संबंधी पैराओं में विचार किया जा रहा है, यह देखा जाता है कि यह प्रशुल्क में वृद्धि का मामला है। अतः एसडब्ल्यूपीएल को 605.20 लाख रु. के असमंजित अतिरिक्त अधिशेष को धारित रखने की अनुमति दिये जाने के साथ-साथ घाटे की स्थिति को देखते हुए वर्तमान प्रशुल्क चक्र में प्रशुल्क में वृद्धि की मंजूरी देना उपयुक्त नहीं पाया जाता है। इसलिए, 680.80 लाख रु. और 2103.12 लाख रु. जिसकी पहले व्याख्या की जा चुकी है, को 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के चालू प्रशुल्क चक्र में समान किस्तों में समंजित करने पर सुविचार किया है।

- (vii). वर्ष 2015-16 में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वास्तव में प्रहस्तित प्रवाह क्षमता 11.03 एमएमटीपीए है। इसके प्रति वर्ष 2016-17 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यातायात अनुमान 7.50 एमएमटीपीए है। वर्ष 2016-17 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित यातायात वर्ष 2015-16 में प्रहस्तित वास्तविक यातायात से 32% कम पाया गया है। एसडब्ल्यूपीएल ने 2017-18 और 2018-19 के बाद के दो वर्षों के लिए भी 7.50 एमएमटीपीए के स्तर पर ही आकलित किया है।

वर्तमान उपस्करों की प्रतिस्थापना के लिए अर्थात् 2 एचएमसी, 2 शिप अनलोडर्स मकैनिकल प्रहस्तन प्रणाली और पृष्ठ क्षेत्र के लिए प्रहस्तन उपस्कर, यातायात प्रक्षेपण के प्रभाव और किसी यातायात वृद्धि पर सुविचार न करने के कारणों को उचित सिद्ध करने का अनुरोध किया गया था।

एमओपीटी ने केप आकार के पोतों के लिए नौसंचालन चैनल की ड्राफ्ट को बढ़ाने के लिए कैपिटल ड्रेजिंग का प्रस्ताव है। चूंकि इस परियोजना की घोषणा 2 वर्ष पहले की गई थी और केप पोत प्रहस्तन की उपेक्षाओं को पूरा करने के लिए, एसडब्ल्यूपीएल ने एमएचसी की प्रतिस्थापना के लिए क्योंकि इन्होंने अपना अधिकतर प्रचालन जीवन व्यतीत कर लिया था। शिप अनलोडर्स का आदेश दिया था। पत्तन न्यास की कैपिटल ड्रेजिंग परियोजना का स्थानीय लोगों ने विरोध किया और उन्होंने राष्ट्रीय हरित अधिकरण (एनजीटी) को संपर्क किया। एनजीटी ने परियोजना को रूकवा दिया तथा पत्तन न्यास पर दंड भी लगाया। एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट बताया है कि इस स्थिति को देखते हुए परियोजना के 3 वर्षों के भीतर पूरा होने की संभावना नहीं है। अतः ये शिप अनलोडर्स अपनी क्षमतानुसार निष्पादन नहीं कर पायेंगे।

एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया कि यातायात में वृद्धि का निम्नलिखित से प्रक्षेपण नहीं किया गया है।

- (क). एमओपीटी ने बर्थ संख्या 8,9 तथा 9क के विकास का लाइसेंस भी दे दिया है उसे भी कार्गो को निकालने के लिए रेकों की जरूरत पड़ेगी। यह एक ज्ञात तथ्य है कि मरमुगाव पत्तन न्यास पर्यावरणीय रूप से बड़ा संवेदनशील पत्तन है क्योंकि यह वास्को नगर के निकट है। कोयले की सड़क द्वारा आवाजाही को तरजीह नहीं दी जाती। अतः कार्गो की निकासी मुख्यतः रेकों पर ही निर्भर है। बर्थ संख्या 8, 9 और 9क के विकास से पश्चात् और बर्थ संख्या 7 के पूरी क्षमता से प्रचालन पर टर्मिनलों की क्षमता के उपयोग के लिए रेक उपलब्धता एक चिंता का विषय होगा।
- (ख). बर्थ 7 प्रचालन से बढ़ रही प्रतिस्पर्धा जो पत्तन को उपलब्ध रेकों को साझा करता है। पिछले 3 वर्षों में, बर्थ 7 द्वारा साझा किये गए औसत रेक प्रतिदिन 1 से कम था जो बढ़कर 2 रेक प्रतिदिन हो गया। चूंकि मरमुगाव पत्तन न्यास के लिए रेकों की उपलब्धता सीमित है, बर्थ 7 तथा बर्थ 8, 9 और 9क के साथ रेक बांटने के पश्चात् एसडब्ल्यूपीएल टर्मिनल के लिए रेक सीमित हो जायेंगे। एसडब्ल्यूपीएल टर्मिनलों/पूर्व पृष्ठ कार्गो की प्रवाहक्षमता प्रत्यक्ष रूप से रेकों की उपलब्धता पर निर्भर करती है क्योंकि पर्यावरणीय मुद्दों और स्थान के अभाव के कारण ट्रकों से दुलाई व्यवहार्य नहीं है। रेकों की कम उपलब्धता के साथ एसडब्ल्यूपीएल की कार्गो प्रवाह क्षमता घट जायेगी।
- (ग). वित्तीय वर्ष 2015-16 के दौरान, गोवा प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने पत्तन को नोटिस दिया है कि पर्यावरणीय कारकों के कारण पत्तन अपने कार्गो की प्रवाह क्षमता को टर्मिनल 6क व 7पर प्रति वर्ष 25% कम करता रहे। (टर्मिनल 6क का प्रचालन एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किया जाता है)
- (घ). बर्थ 8, 9 और 9क बर्थ की नई परियोजना भी दे ही गई है और खंडों में शुरू की जा सकती है। यदि ये टर्मिनल पहले आरंभ हो जाते हैं तो ये रेल अवसंरचना और रेकों को उपलब्धता को भी बांटेंगे। अतः एसडब्ल्यूपीएल टर्मिनल के लिए रेक उपलब्धता सीमित हो जायेगी।
उक्त के आलोक में, एसडब्ल्यूपीएल भविष्य में एसडब्ल्यूपीएल टर्मिनल पर कार्गो प्रवाह में अत्यधिक घटौती देख रही है जो पिछले 3 वर्षों में वास्तविक प्रहस्तिता यातायात से काफी कम हो सकता है।
- (viii). (क). एमओपीटी की यह राय है कि एसडब्ल्यूपीएल ने संभवतः गोवा प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (जीएसपीसीबी) के निर्देशों और जीएसपीसीबी के आदेश के कारण कोयला प्रहस्तन की अनिश्चितता के कारण कम यातायात का आकलन किया है, एमओपीटी ने एसडब्ल्यूपीएल का यातायात आकलन उपयुक्त पाया है।
जैसाकि पहले बताया गया है एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तिता वास्तविक यातायात 2013-14 से 2015-16 की अवधि के दौरान क्रमशः 8.50 एमएमटीपीए, 9.13 एमएमटीपीए और 11.03 एमएमटीपीए है। इस स्थिति के प्रति, एसडब्ल्यूपीएल 2016-17 से 2018-19 की अवधि के प्रत्येक वर्ष के लिए 7.5 एमएमटीपीए यातायात का आकलन किया है। एसडब्ल्यूपीएल ने तीनों वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए 7.5 एमएमटीपीए के यातायात आकलन को उचित भी ठहराया है। एमओपीटी ने भी यातायात आकलन को उपयुक्त पाया है। एसडब्ल्यूपीएल के यातायात आकलन पर किसी भी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन ने आपत्ति नहीं उठायी है।
यह प्राधिकरण महापत्तन न्यासों और उन पर प्रचालन करने वाले बीओटी प्रचालकों का यातायात अध्ययन नहीं करता है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किये गए निवेदन और इस बात को मान्य करते हुए कि एमओपीटी ने भी एसडब्ल्यूपीएल के 2016-17 से 2017-18 के लिए किये गए यातायात आकलन को उपयुक्त पाया है, यह प्राधिकरण एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किये गए यातायात आकलन के स्तर जिसे एमओपीटी ने भी पुष्टि किया है, यह भरोसा करता है। तथापि, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किये गए निवेदन पर भरोसा करते हुए यदि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तिता वास्तविक यातायात में और आकलित यातायात में अत्यधिक अंतर हुआ, तो यह प्राधिकरण एसडब्ल्यूपीएल को अपने प्रशुलक की समीक्षा समय से पहले कराने का प्रस्ताव प्रस्तुत करने को कह सकता है और संशोधित प्रशुलक में इस प्रकार की भिन्नता से हुए लाभ को पूर्णतः समायोजित कर सकता है। इस संबंध में, एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी दोनों को ही वास्तव में प्रहस्तिता यातायात की सूचना दर छोटे महीने प्रस्तुत करने की सलाह दी जाती है।
- (ख). वर्ष 2013-14 से 2015-16 की अवधि के दौरान विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों से प्रहस्तिता स्टील कार्गो के प्रतिशत का अनुपात 87:13 है। तथापि, स्टील कार्गो का वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आकलन करते समय एसडब्ल्यूपीएल ने 25:75 का अनुपात बताया है। एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है

कि आगामी तीन वर्षों के लिए, स्टील उत्पादों के लिए निर्यात बाजार के मंदा रहने की संभावना है। अतः स्टील उत्पादों का निर्यात तटीय दुलाई से कम रहने की प्रत्याशा है। इस स्थिति पर भरोसा किया जाता है।

(ix). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर आय के आकलन का 2016-17 से 2018-19 वर्षों के लिए आकलित प्रवाह का विश्लेषण नीचे किया जा रहा है:

(क). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा आकलित बर्थ किराया आय प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए क्रमशः 5529.90 लाख रु., 5540.20 लाख रु. और 5551.00 लाख रु. है।

एसडब्ल्यूपीएल ने सूचित किया है कि 2013-14 से 2015-16 के दौरान एसडब्ल्यूपीएल बर्थों पर प्रहस्तित पोतों की कुल संख्या क्रमशः 174, 187 और 179 है और 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए प्रहस्तन के लिए आकलित पोतों की संख्या क्रमशः 181, 183 और 186 है। तथापि, प्रहस्तित किये जाने वाले पोतों की संख्या में वृद्धि के बावजूद बर्थ किराये से आय वर्ष 2015-16 में 1028.06 मिलियन रु. से घट कर 2016-17 में 552.99 मिलियन रु. (-85.91%), रह गयी।

इस संबंध में एक प्रश्न के उत्तर में एसडब्ल्यूपीएल ने बताया है कि इसने वित्तीय वर्ष 2015-16 के दौरान एसडब्ल्यूपीएल ने 179 पोतों को प्रहस्तित किया जिनमें 128 विदेशगामी पोत कोयले के और 40 अन्य विदेशगामी पोत थे और 11 तटीय पोत थे। जबकि यह आकलन किया गया था कि 2016-17 में विदेशगामी पोत 100 कोयले के, अन्य विदेशगामी पोत 12 और 67 तटीय पोत होंगे। पोतों की संख्या में वृद्धि के कारण तटीय पोत हैं जिनका कम जीआरटी होता है और प्रशुल्क भी कम होता है। (वर्तमान प्रस्ताव में पत्तन ने आकलन किया है कि)

इसके अतिरिक्त, प्रस्तावित अवधि के लिए औसत उतरायी दर पिछले वर्षों की तुलना में वास्तविक से अधिक सुविचारित की गई है जिसमें बर्थ दिवसों में कमी आती है तटीय पोतों पर लागू रियायत के कारण कम प्रशुल्क प्राप्त हुआ। एसडब्ल्यूपीएल ने यह भी बताया है कि औसत उतरायी दर पिछले वर्षों की तुलना में वास्तविक से अधिक सुविचारित की गई है जिसमें बर्थ दिवसों में कमी आती है अतः कम बर्थ आय होती है।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा पोत प्रक्षेपण और बर्थ किराया आय आकलन की उपयुक्तता पर टिप्पणी करने के लिए एमओपीटी से अनुरोध करने पर, एमओपीटी ने बताया कि बर्थ किराया आय प्रत्यक्ष रूप से प्रहस्तित पोतों की कुल संख्या के अनुपातिक होती है। क्योंकि पोतों की संख्या बढ़ रही है, बर्थ पर वर्तमान औसत ठहराव को ध्यान में रखते हुए एसडब्ल्यूपीएल की बर्थ किराया आय भी उसी अनुपात में बढ़नी चाहिए।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत बर्थ किराया आय का विस्तृत परिकलन का विश्लेषण करने पर देखा गया कि इष्टतम क्षमता के अनुमान के लिए, एसडब्ल्यूपीएल ने कोयले के लिए 30000 टन प्रति दिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया है। तथापि, बर्थ किराया आय का आकलन करते समय बर्थ दिवसों की संख्या 35000 टन/दिन आंकी गई है। बर्थ किराया आय के आकलन में घटौती के कारणों में से यह एक कारण है। संशोधित लागत विवरण में, बर्थ किराया आय को कोयले की प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए आशोधित कर दिया गया है जैसा कि एसडब्ल्यूपीएल ने इष्टतम क्षमता का आकलन करने के लिए किया है। इसके अतिरिक्त, स्टील पोत से बर्थ किराया आय का आकलन करते समय यह देखा गया विदेशगामी स्टील पोत और तटीय गया कि विदेशगामी स्टील पोत और तटीय कार्गो के लिए एकसैल के लिंकेज में कोई अशुद्धि है। पायी गई इस अशुद्धि को ठीक कर दिया गया है। आगे यह और देखा गया कि डालर मूल्यवर्ग में बर्थ किराया आय का आकलन करते समय एसडब्ल्यूपीएल ने एक अमरीकी डालर = 67 रु. की विनिमय मुद्रा दर को लिया गया है। हमारे विश्लेषण में, बर्थ किराया प्रभार से आय का आकलन प्रचलित विनिमय दर 1 अमरीकी डालर = 66.73 रु. के आधार पर है जो मामले के विश्लेषण का निष्कर्ष निकालते समय प्रचलित है।

उपरोक्त स्पष्ट किये गए आशोधनों के अनुरूप, आकलित बर्थ किराया आय वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा आकलित क्रमशः 5529.90 लाख रु., 5540.20 लाख रु. और 5551 लाख रु. के प्रति क्रमशः 6382.31 लाख रु., 6367.03 लाख रु. और 6355.59 लाख रु. निकलती है।

- (ख). एमओपीटी ने अपनी टिप्पणियां देते समय यह बताया है कि पत्तन रिकार्ड के अनुसार वर्ष 2015-16 में 7 पोत 60000 जीआरटी से अधिक के वास्तव में प्रहस्तित किये गए जबकि अधिकतम जीआरटी 93.186 था जिसके प्रति एसडब्ल्यूपीएल ने शून्य दर्शाया है। एमओपीटी ने यह टिप्पणी भी की है कि एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2016-17 और उससे आगे की अवधि में प्रहस्तित किये जाने वाले किसी पोत का आकलन नहीं किया है जबकि एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2016-17 में, 19.08.2016 तक 60000 जीआरटी से अधिक के 7 पोतों को प्रहस्त कर चुका है। इसके अतिरिक्त, एमओपीटी ने बताया है कि वर्ष 2016-17 से आगे प्रहस्तित किये जाने वाले तटीय पोतों की संख्या का आकलन वर्ष 2015-16 के दौरान प्रहस्तित तटीय पोतों का 6 गुणा है जबकि तटीय यातायात के लिए यह प्रवृत्ति चालू अवधि में जारी है। 2015-16 में और 16.08.2016 तक (2016-17) इस स्लेव में प्रहस्तित पोतों का प्रकटन न करने के लिए विशिष्ट कारण पूछे जाने पर एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया कि वर्ष 2015-16 और 2016-17 के पहले 2 महीनों में 60000 जीआरटी से अधिक के कुछेक पोतों को प्रहस्त किया है। ये पोत आंशिक रूप से लदे हुए थे क्योंकि मुरमुगाव पत्तन का ड्राफ्ट पूरी तरह भरे केप पोतों की सीधे बर्थिंग के लिए, 2015-16 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में वास्तविक राजस्व कलमबद्ध है।

एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया कि एमओपीटी ने केप पोतों की सुविधा के लिए ड्राफ्ट बढ़ाने की कैपिटल ट्रेजिंग परियोजना की घोषणा की। यह प्रत्याशा थी कि वित्तीय वर्ष 2016-17 के दौरान परियोजना पूरी हो जायेगी और पूर्णतः लदे केप पोत बर्थ के साथ-साथ सीधे आने में सक्षम रहेंगे। इसी आलोक में, उपस्कर की दक्षता और टर्मिनल की अन्य सुविधाओं की जांच के लिए आंशिक रूप से लदे केप आकार के पोत बर्थ संख्या 6क पर बुलाये गए। एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया कि इन पोतों से अन्य पत्तनों पर कार्गो की आंशिक रूप से उतराई की गई थी जहां केप पोतों के बर्थ के लिए पर्याप्त ड्राफ्ट था जैसे कृष्णापत्तनम पत्तन उस समय केप और पेनामैक्स पोतों के बीच किराया प्रभार में पर्याप्त अंतर था जो अतिरिक्त संभार व्यय को नकारने के लिए काफी था। इस समय, यह अंतर आंशिक लदे केप पोतों के आगमन पर उपलब्ध नहीं है।

अधिक संबद्धतापूर्वक कैपिटल ट्रेजिंग परियोजना के वर्तमान परिदृश्य को देखते हुए आगामी 3 वर्षों में परियोजना के पूरा होने की कोई संभावना नहीं है। उक्त के आलोक में, एसडब्ल्यूपीएल ने अपने प्रस्ताव में 60000 से अधिक जीआरटी के किसी पोत के लिए प्रशुल्क की कल्पना नहीं की है।

इस संबंध में यह कहना समीचीन होगा कि बर्थ किराया प्रभारों का अनुमोदन 2 स्लैबों में किया गया है अर्थात् 30000 जीआरटी से कम से कम पोत और 30000 जीआरटी से अधिक के पोत अतः इससे 60000 जीआरटी से कम और 60000 जीआरटी से अधिक के पोतों के आकलन के लिए राजस्व आकलन पर कोई फर्क नहीं पड़ता है। जहां तक वर्ष 2015-16 में 7 विदेशगामी पोतों के प्रहस्तन आय वास्तविक आधार पर मान्य की गई है जैसा कि 2015-16 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेख में सूचित किया गया है और एस एल ने भी ठीक ही बताया है।

- (ग). एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आकलित यातायात के लिए कार्गो प्रहस्तन कार्गो से राजस्व आकलन का व्यौरा और वर्तमान प्रशुल्क लागू करते हुए प्रस्तुत किया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा संकल्पित आय ठीक पायी गई है और गणनाओं द्वारा यथा समर्थित एसडब्ल्यूपीएल द्वारा आकलित स्तर पर मान्य है।

जहां तक भंडारण आय का प्रश्न है, एसडब्ल्यूपीएल ने 2016-17 से 2018-19 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए 100 लाख रु. की समान दर पर आकलन किया है जबकि 2013-14 से 2015-16 तक की अवधि के लिए क्रमशः 302.28 लाख रु., 361.54 लाख रु. और 321.83 लाख रु. है। जब भंडारण के वास्तविक प्रभारों की तुलना में कम आकलन के कारण बताने का अनुरोध किया गया तो एसडब्ल्यूपीएल ने सूचित किया कि भंडारण से उच्च राजस्व का अर्जन प्रहस्तन की प्रमात्रा अधिक होने के कारण हुआ है। जबकि कम प्रमात्रा होने से निकासी लाइन में भीड़-भाड़ कम होगी इसलिए भंडारण आय कम आंकी गई है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण पर विश्वास करते हुए, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा आकलित भंडारण आय मान्य की जाती है।

- (घ). वर्तमान दरमानों में पोतों को जलापूर्ति के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं है। तथापि, अपना प्रस्ताव दायर करते समय एसडब्ल्यूपीएल ने जलापूर्ति के लिए विदेशगामी पोतों को प्रति 1000 लीटर 3.3069 अमीरीकी डालर और तटीय पोतों को प्रति 1000 लीटर 88.55 रु. प्रशुल्क निर्धारित करने का प्रस्ताव

रखा है। भावी आकलनों में एसडब्ल्यूपीएल ने ताजे जल की आपूर्ति से किसी आय का आकलन नहीं किया है। वास्तव में 2013-14 से 2015-16 के पिछले 4 वर्षों के लिए सूचित आय में पोटों को जलापूर्ति से हुई कोई आय दर्शायी नहीं गई है। एसडब्ल्यूपीएल ने, हमारे द्वारा सूचना मांगे जाने पर, उत्तर देते समय प्रारूप दरमानों में से इस मद को हटा देने का प्रस्ताव किया।

- (ङ). एसडब्ल्यूपीएल ने पुष्टि की है कि प्रस्ताव के आय के आकलनों में राजस्व से और साथ ही व्ययों में सेवा कर शामिल नहीं है। एसडब्ल्यूपीएल ने यह भी पुष्टि की है कि इसने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के तीन वर्षों के लिए राजस्व का आकलन करते समय किसी छूट/रियायत पर विचार नहीं किया है। इसका अर्थ यह है कि राजस्व का आकलन इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वर्तमान प्रशुल्क पर किया गया है।
- (च). उक्त विश्लेषण के अधीन, कुल आशोधित प्रचालन आय वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए क्रमशः 16,428.31 लाख रु., 16,413.03 लाख रु. और 16,401.59 लाख रु. है जबकि तुलनात्मक अवधि के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा आकलित आय 15,575.90 लाख रु., 15,586.20 लाख रु. और 15,597 लाख रु. है।
- (x). संशोधन प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 चाहता है कि प्रमुख पत्तनों/टर्मिनल संचालकों का व्यय प्रक्षेपण भारत सरकार द्वारा सभी वस्तुओं के लिए घोषित थोक मूल्य सूचकांक के वर्तमान गति के संदर्भ में कीमतों में उतार चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात की तर्ज पर होना चाहिए। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत दायर वर्ष 2015-16 के दौरान निपटारा किये जाने वाले प्रशुल्क मामलों के बारे में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकार किया गया वृद्धि कारक 2.46 प्रतिशत है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कुछ लागत मदों जैसे मानवशक्ति के अनुमान के लिए प्रयुक्त वार्षिक वृद्धि 8 प्रतिशत पर अनुमत सीमा से ज्यादा पायी जाती है। हमारे विश्लेषण में, वर्ष 2016-17 व 2018-19 के लिए अनुमान 2.46 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि कारक को लागू तत्संबंधित पिछले वर्षों के वास्तविक/अनुमान के ऊपर जहां कहीं थी एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रयुक्त वार्षिक वृद्धि कथित स्तर से ज्यादा है, संशोधित किये जाते हैं।
- (xi). (क). प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत कार्गो प्रहस्तन व्ययों के प्रति होती है। स्टीवडोरिंग और बैंक-अप प्रचालनों के लिए कार्गो प्रहस्तन संविदा, संपर्क कार्यों सहित, को कवर करने के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा बाहरी ठेके दिये गए हैं। एसडब्ल्यूपीएल ने वर्तमान यूनिट दर और आगामी तीन प्रचालन तीन वर्षों के लिए प्रत्येक कार्गो वर्ग के आकलनों को दर्शाते हुए प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत की विस्तार से गणना भेजी है। एसडब्ल्यूपीएल ने प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत के अंतर्गत कार्गो प्रहस्तन व्ययों के आकलन में सुविचारित यूनिट दर के समर्थन में ठेकेदार के साथ एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किये गए कार्गो प्रहस्तन करार (सीएचए) दिनांक 7 जनवरी, 2014 और 31 मार्च 2015 के सीएचए की परिशिष्ट की प्रति भी भेजी है।
- एसडब्ल्यूपीएल ने पुष्टि की है कि जेएसडब्ल्यू इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड को दिया गया कार्गो प्रहस्तन ठेका 5% वार्षिक वृद्धि के साथ मार्च, 2019 तक दिया गया है। यह संविदा आयकर अधिनियम 1961 और कंपनी अधिनियम, 2013 के अंतरण मूल्य दिशानिर्देशों के अनुरूप है।
- एसडब्ल्यूपीएल ने यह भी बताया है कि जेएसडब्ल्यूआईएल को संविदा जेएसडब्ल्यूआईएल को विभिन्न प्रस्तावों पर विचार करने के पश्चात् कार्गो प्रहस्तन संबंधी सभी सेवाओं के लिए, दूरी बनाते हुए, रखा गया है और आय कर नियमों के अंतर्गत अपेक्षित अंतरण मूल्य लेखापरीक्षा के अधीन है।
- एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कोयले और स्टील के लिये कार्गो प्रहस्तन व्ययों के आकलन के लिए मान्य यूनिट दर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत करार और करार के परिशिष्ट के अनुसार लागू यूनिट दर के अनुरूप है। तथापि, यह देखा गया है कि एसडब्ल्यूपीएल ने चूना पत्थर के लिए कार्गो प्रहस्तन व्यय का आकलन नहीं किया है जिसका यातायात आकलनों में 0.10 एमटीपीए प्रक्षेपण भी किया है। हमारे आकलनों में, कार्गो प्रहस्तन व्ययों को चूना पत्थर आकलनों के लिए व्यय को कलमबद्ध करने के लिए आशोधित किया जाता है।
- ऊपर स्पष्ट किये गए आशोधनों के सिवा प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत के अंतर्गत कार्गो प्रहस्तन व्ययों का आकलन वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए क्रमशः 7596.23 लाख रु., 7976.04 लाख रु. और 8374.84 लाख रु. मान्य किया जाता है जबकि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा इसी अवधि के लिए इसे क्रमशः 7497.00 लाख रु., 7871.90 लाख रु. और 8265.40 लाख रु. आकलित किया गया है।

(xii). बिजली लागत, ईंधन लागत, भंडार और उपभोज्य अनुपंगियों सहित आकलित उपस्कर प्रचालन लागत तथा मरम्मत और अनुरक्षण लागत का आकलन। आकलन की प्रत्येक मद पर निम्नलिखित पैराओं में चर्चा की जा रही है:-

(क). (i). वर्ष 2015-16 के लिए सूचित किया गया वास्तविक औसत विद्युत उपभोग 1.16 यूनिट प्रति टन है और 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए उपभोग की इसी दर पर आकलित है। चूंकि विद्युत लागत वर्ष 2015-16 के वास्तविक पर आधारित है, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा आकलित विद्युत उपभोग पर इस विश्लेषण में भरोसा किया जाता है।

(ii) एसडब्ल्यूपीएल ने अपने संशोधित प्रस्ताव में, 2016-17 से 2018-19 के लिए यूनिट बिजली लागत क्रमशः 5.88 रु., 6.17 रु. और 6.48 रु. मान्य की है। एसडब्ल्यूपीएल ने अगस्त 2016 के लिए गोवा सरकार के बिजली विभाग द्वारा जारी बिजली के बिल की एक प्रति भी संलग्न की है जिसके अनुसार दर 6.11 रु. यूनिट है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रति यूनिट कुल बिजली लागत में वृद्धि 2017-18 और 2018-19 के लिए पिछले वर्षों पर 5% रखी है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लागू वृद्धि कारक 2.46% प्रति वर्ष से अधिक है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2016-17 के लिए सुविचारित प्रति यूनिट विद्युत लागत एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजी समर्थन पर आधारित है। 2017-18 और 2018-19 के लिए वार्षिक वृद्धि को 2.46% प्रति वर्ष पर रखा जाता है।

(ख). वर्ष 2015-16 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सूचित वास्तविक ईंधन लागत 0.07 लीटर प्रति टन है और वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए उपभोग के इसी स्तर पर आकलन किया गया है। चूंकि ईंधन उपभोग 2015-16 के वास्तविक पर आधारित है। इसलिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा आकलित ईंधन उपभोग पर विश्वास किया जा सकता है।

वर्ष 2016-17 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित ईंधन की यूनिट लागत 49.50 रु. प्रति लीटर है। वर्ष 2017-18 से 2018-19 के बाद के वर्षों के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा आकलित ईंधन उपभोग पर वार्षिक वृद्धि लगभग 10% पर आकलित की है। एसडब्ल्यूपीएल ने 25 अगस्त, 2016 के डीज़ल बिल की एक प्रति भी प्रस्तुत की है जो ईंधन लागत 50.69 रु. लीटर दर्शाती है। वर्ष 2016-17 के लिए 50.69 रु. लीटर की ईंधन लागत मान्य की जाती है और वर्ष 2017-18 से 2018-19 के प्रत्येक वर्ष के लिए पिछले वर्षों के अनुमानों पर 2.46% प्रति वर्ष की वार्षिक वृद्धि अनुमत की जाती है।

(ग). एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक भंडार और अनुपंगियों का उपभोग 726.40 लाख रु. सूचित किया है। 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए, एसडब्ल्यूपीएल ने भंडार और अनुपंगियों पर 2.46% उपभोग पर आकलन किया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लागू वृद्धि कारक 2.46% प्रति वर्ष के स्तर पर है। अतः एसडब्ल्यूपीएल द्वारा आकलित आंकड़ों को विश्लेषण में लिया जाता है।

(घ). एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत 1025.39 लाख रु. सूचित की है। वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 वर्षों के लिए प्रत्येक वर्ष के आदि सकल ब्लॉक पर प्लांट और मशीनरी के सकल ब्लॉक का 1.5%, भवन रोड़ के सकल ब्लॉक के 0.5% और अन्यो पर 20% मरम्मत और अनुरक्षण लागत का आकलन किया है। यह देखा जाता है कि एसडब्ल्यूपीएल ने संगत वर्षों में सकल ब्लॉक में संवर्धन प्रस्तावों की मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान नहीं लगाया है।

हमारे विश्लेषण में, वर्तमान परिसंपत्ति ब्लॉक, परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत का आकलन 31 मार्च, 2016 को सूचित की गई वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत को आधार लिया जाता है और 2016-17 से 2018-19 के प्रत्येक वर्ष के लिए 2.46% का वार्षिक वृद्धि द्वारा बढ़ा दिया जाता है।

इस चक्र में जोड़ी जाने वाले प्रस्तावित परिसंपत्तियों पर संवर्धनशील मरम्मत और अनुरक्षण लागत परिकलित करने के उद्देश्य से, सिविल परिसंपत्तियों पर 0.5% और यांत्रिक उपस्करों पर 1% की मरम्मत और अनुरक्षण लागत ली जाती है तथा मरम्मत और अनुरक्षण लागत के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित प्रतिशत को अपनाया जाता है।

- (ङ). उक्त विश्लेषण के आलोक में, इस अवधि के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा आकलित क्रमशः 1878.85 लाख रु., 1937.70 लाख रु. और 2187.71 लाख रु. के प्रति कुल उपस्कर चालन लागत वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए क्रमशः 1907.31 लाख रु., 2038.33 लाख रु. और 2124.87 लाख रु. बैठती है।
- (xiii). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी को देय वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक लाइसेंस फीस 564.17 लाख रु. सूचित की गई है। यह 561.92 रु. प्रति वर्ग मीटर की यूनिट दर पर 100400 वर्गमीटर क्षेत्र के लिए है। वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी को देय लाइसेंस फीस क्रमशः 592.40 लाख रु., 622 लाख रु. और 653.10 लाख रु. अनुमानित की गई है जो 5% वार्षिक वृद्धि कारक लागू करके निकाली गई है। यह बताया गया है कि इस संबंध में आकलन लाइसेंस करार के अनुसार है और इसे एमओपीटी द्वारा प्रभारित किया जाता है।
- एमओपीटी ने सूचित किया है कि वर्ष 2016-17 और 2017-18 के लिए वास्तविक पट्टा किराया और वे-लीव प्रभार बिल क्रमशः 613.30 लाख रु. और 643.20 लाख रु. है। एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी द्वारा सूचित वास्तविक पट्टा किराये और वे-लीव प्रभारों में भिन्नता है। हमारे विश्लेषण में चूंकि एमओपीटी ने सूचित किया है कि वर्ष 2016-17 और 2017-18 के लिए देय पट्टा किराया बिल पहले ही एसडब्ल्यूपीएल को प्रभारित कर दिये हैं, इस मद को लाइसेंस प्रदाता पत्तन द्वारा संकेतित के रूप में लिया जाता है। वर्ष 2018-19 के लिए 5% वृद्धि कारक लागू किया जाता है जैसा कि इस मद के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित है।
- (xiv). जैसा कि पहले बताया गया है, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुरक्षण ड्रेजिंग के लिए एसडब्ल्यूपीएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में कोई व्यय सूचित नहीं किया गया था। एसडब्ल्यूपीएल ने 6 जुलाई 2016 के अपने मूल प्रस्ताव में इस संबंध में कोई व्यय आकलित नहीं किया है। तथापि 18 अक्टूबर, 2016 के अपने संशोधित प्रस्ताव में एसडब्ल्यूपीएल ने यह बताते हुए वर्ष 2016-17 के लिए 500 लाख रु. और 2017-18 तथा 2018-19 के लिए प्रत्येक वर्ष 350 लाख रु. आकलित किये हैं जो कुल मिलाकर 1200 लाख रु. का व्यय बनता है कि एमओपीटी द्वारा अनुरक्षण ड्रेजिंग के बिल मुकदमेबाजी में हैं और यदि निर्णय एमओपीटी के पक्ष में चला जाता है तो अनुरक्षण ड्रेजिंग लाख पूर्वव्यापी प्रभाव से एसडब्ल्यूपीएल की होगी। तथापि, एसडब्ल्यूपीएल ने अनुरक्षण ड्रेजिंग के 1200 लाख रु. का आकलित व्यय किस प्रकार निकाला है उसकी गणना नहीं दी है।
- एमओपीटी ने भी यह पुष्टि की है कि एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी के बीच विवाद है और एमओपीटी ने मध्यस्थ के अधिनिर्णय के विरुद्ध, जो एसडब्ल्यूपीएल के पक्ष में गया था, अपील कर रखी है जो न्यायाधीन है। एमओपीटी ने बताया है कि इस प्रकार बर्थ संख्या 5 के साथ-साथ अनुरक्षण ड्रेजिंग व्यय का मामला न्यायाधीन है और एसडब्ल्यूपीएल इस संबंध में पत्तन को कोई भुगतान नहीं कर रहा है। एमओपीटी ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए अनुरक्षण ड्रेजिंग के लिए किसी व्यय का कोई निर्धारण नहीं किया है।
- उक्त स्थिति को देखते हुए और यह मान्य करते हुए कि एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के 3 वर्षों में एमओपीटी को अनुरक्षण ड्रेजिंग का कोई भुगतान नहीं किया है जैसा कि संबंधित वर्षों के वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं से भी देखा जा सकता है और एमओपीटी द्वारा भी इसकी पुष्टि की गई है, यह प्राधिकरण भावी अनुमानों पर सुविचार की स्थिति में नहीं है। यदि माननीय उच्च न्यायालय का निर्णय एसडब्ल्यूपीएल के पक्ष में नहीं होता, तो एसडब्ल्यूपीएल को इस प्रशुल्क चक्र में प्रशुल्क को वैधता के दौरान समीक्षा से पूर्व केवल इस मद के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क कर सकती है।
- (xv). (क). एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी के बीच अप्रैल, 1999 में लाइसेंस करार (एलए) पर हस्ताक्षर हुए थे। इसलिए एसडब्ल्यूपीएल प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.8.1. के अनुसार दूसरी बोली की हद तक राजस्व हिस्सा दावा करने का पात्र है। पूर्व की प्रशुल्क समीक्षा में भी दूसरी बोली की हद तक राजस्व हिस्सा पाने की अनुमति दी गई थी।
- (ख). पिछले वर्षों में किये गए प्रशुल्क संशोधनों के दौरान, एमओपीटी ने उल्लेख किया था कि अगले उच्च बोली कर्ता द्वारा उद्धरत राजस्व हिस्सा 13.10% था।
- (ग). तदनुसार एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आकलित कार्गो प्रहस्तन आय के 13.10% के अगले उच्च बोलीकर्ता को पास श्रू करना मान्य किया है। यह 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप अनुबद्ध पाया गया है अतः मान्य है।

- (xvi). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा आकलित बीमा लागत वर्ष 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए क्रमशः 111.90 लाख रु., 157.40 लाख रु. और 173.00 लाख रु. है। एसडब्ल्यूपीएल ने परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक के 0.33% बीमा लागत का आकलन किया है।

वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक बीमा लागत एसडब्ल्यूपीएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा बीमा पुष्टि कवर की प्रति द्वारा समर्थित 110.38 लाख रु. है। यह पाया गया है कि 2015-16 के लिए सूचित वास्तविक बीमा लागत के आधार पर बीमा लागत परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक पर लगभग 0.33% निकलती है। वर्ष 2015-16 में सूचित वास्तविक बीमा प्रीमियम को 31 मार्च 2016 को परिसंपत्तियों के वर्तमान सकल ब्लॉक के लिए आधार के रूप में लिया जाता है और वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए 2.46% प्रति वर्ष की दर पर वृद्धि की जाती है। 2016-17 से 2018-19 में प्रत्येक वर्ष प्रस्तावित परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में संवर्धन के लिए, बीमा लागत 0.33% की दर लागू करके आकलित की जाती है जैसा एसडब्ल्यूपीएल ने सुविचार किया है। इस प्रयोजन के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा, वर्ष 2016-17 में 2 शिप अनलोडर्स को चालू करने के सिवा, परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में संवर्धनों को चालू करने की वास्तविक तिथि के अभाव में, यह कल्पना की जाती है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित संवर्धन प्रत्येक वर्ष के मध्य में किया जायेगा और संवर्धन के वर्ष में 6 महीने के लिए और संवर्धन वर्ष के अनुवर्ती वर्ष में पूरे वर्ष के लिए बीमा लागत का आकलन किया जायेगा। 2 शिप अनलोडर्स, के मामले में, एसडब्ल्यूपीएल ने सूचित किया है कि ये उपस्कर पहले ही चालू हो चुके हैं। अतः 2016-17 के लिए इस मद पर बीमा पूरे वर्ष के लिए आकलित किया जाता है।

उक्त के आलोक में, वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा आकलित क्रमशः 111.90 लाख रु., 157.50 लाख रु. और 173 लाख रु. के प्रति आशोधित बीमा लागत क्रमशः 152.05 लाख रु. 165.29 लाख रु. और 181.48 लाख रु. बनती है।

- (xvii). यह देखा जाता है कि प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय (एमजीओ) एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक 7.86% का वार्षिक वृद्धि कारक लागू करके आंकी गया है। हमारे विश्लेषण में 2.46% प्रति वर्ष का वृद्धि कारक लागू करके आकलन आशोधित किया जाता है।

- (xviii). मूल्यहास:

2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार, मूल्यहास कंपनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत जीवन मानदंडों के साथ सीधी रेखा प्रणाली रियायती समझौते में निर्धारित जीवन मानदंडों जो कोई भी अधिक हो, के आधार पर परिकलित किया जाता है। एसडब्ल्यूपीएल का प्रस्ताव बताता है कि मूल्यहास कंपनी अधिनियम 2013 के अनुसार स्वीकार्य जीवन मानदंडों के लिए सीधी रेखा पद्धति पर परिकलित किया जाता है।

परिसंपत्तियों के विभिन्न गुणों पर मूल्यहास का आकलन करते समय, एसडब्ल्यूपीएल ने प्लांट और मशीनरी, घाटों, सड़कों, सीमाओं में प्रस्तावित संवर्धनों पर 5% की दर से और फर्नीचर और फिक्सचर पर 8% की दर से मूल्यहास तथा अन्य परिसंपत्तियों पर 5% से 20% की रेंज में मूल्यहास पर सुविचार किया गया है।

इसके अतिरिक्त, फार्म 4क से यह देखा जाता है कि एसडब्ल्यूपीएल ने संवर्धन के प्रस्तावित वर्ष में सकल ब्लॉक के संवर्धनों पर मूल्यहास का आकलन नहीं किया है।

वर्ष 2015-16 के लिए प्लांट और मशीनरी, घाटों, सड़कों सीमाओं के लिए प्रस्तावित मूल्यहास दर के आधार पर संगत सकल ब्लॉक मूल्यहास दर पर लगभग 5% बनती है फर्नीचर और फिक्सचर के लिए 8% बनती है और अन्य परिसंपत्तियों पर 20% से 5% की रेंज में बनती है। यदि ऐसा है तो वर्ष 2016-17 से 2018-19 में सकल ब्लॉक में संवर्धन पर मूल्यहास सुविचारित किया जाता है।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा, वर्ष 2016-17 में 2 शिप अनलोडर्स को चालू करने के सिवा, परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में संवर्धनों को चालू करने की वास्तविक तिथि के अभाव में, यह कल्पना की जाती है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित संवर्धन प्रत्येक वर्ष के मध्य में किया जायेगा और संवर्धन के वर्ष में 6 महीने के लिए और संवर्धन वर्ष के अनुवर्ती वर्ष में पूरे वर्ष के लिए मूल्यहास का आकलन किया जायेगा। 2 शिप अनलोडर्स, के मामले में, एसडब्ल्यूपीएल

ने सूचित किया है कि ये उपस्कर पहले ही चालू हो चुके हैं। अतः 2016-17 के लिए इस मद पर मूल्यहास पूरे वर्ष के लिए आकलित किया जाता है।

- (xix) निर्माण अवधि के दौरान खर्च रु. 8.70 करोड़ प्रारंभिक खर्च सिविल व उपस्कर लागत के अंदर पूंजीकृत करना पहले प्रास्तावित था व प्रयोज्य दरों पर मूल्यहास किया गया। पिछले प्रशुल्क समीक्षा के दौरान, इस मद का अलग से बर्ताव किया गया व संपत्ति के समल ब्लॉक से निकाला गया व खर्चे प्रोजेक्ट की शेष अवधि में परिव्याप्त किये गये। मौजूदा प्रशुल्क समीक्षा अभ्यास में, एसडब्ल्यूपीएल ने अनुरोध के बावजूद यह समायोजन नहीं किया है।

संशोधित लागत विवरण में, प्रारंभिक खर्च के पूंजीगत भाग पर मूल्यहास संपत्ति के शुद्ध ब्लॉक के फलस्वरूप समायोजन से बाहर किया जाता है। प्रारंभिक व्यय बढ़ा खाता एसडब्ल्यूपीएल द्वारा माने गये रु.10 लाख की बाजाय विगत प्रशुल्क आदेश में माने गये स्तर पर लगाई गई पूंजी में उचित संशोधन के साथ मानी जाती है।

- (xx). वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा आकलित वित्त और विविध आय (एफएमआई) में विविध जमा पर प्राप्त ब्याज का 50% और अन्य प्राप्तियां जैसे कबाड़ की बिक्री शामिल है। चूंकि विविध जमाओं पर प्राप्त ब्याज और अन्य प्राप्तियां ग्राह्य नहीं हैं। अतः इस मद को एफएमआई से हटा दिया गया है। अन्य मदों को 2016-17 से 2018-19 के प्रत्येक वर्ष के लिए 2015-16 के वास्तविक के स्तर पर सुविचारित की जाती हैं। वित्त और विविध व्यय (एफएमई) वर्ष 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए 2015-16 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में सूचित वास्तविक एफएमई के स्तर पर सुविचारित किया जाता है।

- (xxi). लाइसेंस अनुबंध के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी को प्रदत्त किए गए 1.53 करोड़ रु. की प्रतिभूति परियोजना अवधि के अंत में प्रत्यर्पणीय है। पिछली प्रशुल्क समीक्षा के दौरान, प्रतिभूति 11 प्रतिशत की छूट देने हुए परियोजना की शेष अवधि पर वर्ष भर में एक बार किया जाता है। एसडब्ल्यूपीएल ने इस मद के प्रभाव को नहीं माना है। पिछले प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में, परियोजना के अंत में प्राप्य टर्मिनल मूल्य 11 प्रतिशत के छूट दर को प्रयोज्य करते हुए परियोजना आयु पर वर्ष भर में एक बार किया जाता है। समान दृष्टिकोण मौजूदा प्रशुल्क समीक्षा प्रक्रिया में भी अनुपालन किया गया है।

- (xxii). (क) एसडब्ल्यूपीएल ने 2016-17 से 2018-19 के तीन वर्षों में संपत्ति के सकल ब्लॉक के लिए निम्नलिखित परिवर्धनों को प्रस्तावित किया है:

वर्ष	विवरण	रु. लाख में	अंतर्गत प्रस्तावित
2016-17	शिप अनलोडर्स का प्रतिस्थापन	12800	कार्गो प्रहस्तन कार्य
	घाट, सड़के और सीमाएं	1000	पोत संबंधी प्रभार
2017-18	यांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली	4735	कार्गो प्रहस्तन कार्य
2018-19	प्रहस्तन उपस्कर का प्रतिस्थापन	2500	कार्गो प्रहस्तन कार्य

- (ख). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सकल ब्लॉक में संवर्धनों की उपयुक्तता के संबंध में विशिष्ट पृष्ठ के उत्तर में, एमओपीटी ने बताया लाइसेंस करार (खंड 3.5, 4.4 और 6.1) लाइसेंस धारक को समय-समय पर क्षमता में आशोधन/उन्नत करने की अनुमति देता है। अपनी टिप्पणी भेजने समय, एमओपीटी ने यह सुनिश्चित करने के लिए अनुरोध किया कि सकल ब्लॉक में संवर्धन कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के अंतर्गत है न कि पोत संबंधी प्रभारों के अंतर्गत/इस संबंध में यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि एसडब्ल्यूपीएल ने कार्गो प्रहस्तन कार्गो के अंतर्गत कार्गो प्रहस्तन से संबंधित 20,035 लाख रु. और पोत संबंधी कार्यों के लिए कार्गो सेवाओं से संबंधित 1000 लाख रु. के सकल ब्लॉक में संवर्धन करने का प्रस्ताव है। जैसा पहले बताया गया है एसडब्ल्यूपीएल ने 12800 लाख रु. के 2 शिप अनलोडर्स के प्रस्तावित संवर्धन को छोड़कर परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में संवर्धन की वास्तविक स्थिति नहीं बतायी है। चालू प्रशुल्क में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में कुल संवर्धन पर अगले चक्र में समीक्षा के अधीन विश्वास किया जाता है।

- (ग) कार्यशील पूंजी:

- (i). एसडब्ल्यूपीएल वर्ष 2013-14 से 2015-16 के 2 माह की प्रचालन आय को दो माह की संपदा आय तथा भारतीय रेल द्वारा संदेय रेलवे टर्मिनल प्रभारों के प्रति विविध देनदारों के रूप में मान्य किया है। यह प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 में अंतर्विष्ट उपबंधों के अनुरूप नहीं है। विविध लेनदार, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.9.9. में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार, शून्य मान्य है।
- (ii). एसडब्ल्यूपीएल ने ईंधन छोड़कर 2015-16 को आधार मानकर भंडारों के 6 महीने के उपयोग पर विचार किया है और 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए अनुमानों को निकालने के लिए 2.46% की वार्षिक वृद्धि लागू की है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा आकलित सामान सूची प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप है।
- (iii). रोकड़ शेष उपरिव्ययों सहित एक माह के आशोधित प्रचालन व्ययों पर परिकलित किये गए हैं।
- (iv). इसके अतिरिक्त, लाइसेंस करार के खंड 10.12 के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल को लाइसेंस की पूरी अवधि के दौरान व्याज-मुक्त प्रतिभू जमा के 1.53 करोड़ रु. जमा कराने की बाध्यता है जो परियोजना की समाप्ति पर लौटाया जायेगा। सितंबर, 2008 के आदेश में लिए गए निर्णय के अनुरूप कि एलए की संविदात्मक बाध्यताओं के कारण और पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनायी गई पद्धति के अनुरूप, कार्यशील पूंजी का परिकलन करते समय प्रतिभूति जमा को वर्तमान परिसंपत्ति के एक भाग के रूप में मान्य किया जाता है।
- (v). एसडब्ल्यूपीएल वर्तमान देयताओं का आकलन वर्ष 2016-17 से 2018-19 के प्रत्येक वर्ष के लिए 2750 लाख रु. किया है। एसडब्ल्यूपीएल ने इस मद पर पहुंचने का कोई आधार प्रस्तुत नहीं किया है। हमारे विश्लेषण में इस मद का आकलन 2015-16 के अल्प-कालीन प्रावधानों को निकालकर वर्तमान देयताओं पर 2.46% की वार्षिक वृद्धि लागू करके मान्य किया है।
- (vi). उक्त विश्लेषण के आधार पर कार्यशील पूंजी ऋणात्मक निकलती है। चूंकि कार्यशील पूंजी ऋणात्मक है इसलिए इसे शून्य किया गया है।
- (घ). लागत विवरण में वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आशोधित नियोजित पूंजी क्रमशः 30,181.10 लाख रु., 32,489.75 लाख रु. और 32,395.50 लाख रु. मान्य की गई है।
- (xxiii). एसडब्ल्यूपीएल ने समेकित लागत विवरण के साथ-साथ उप-कार्यकलापों के लिए अर्थात् कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप और बर्थ किराया कार्यकलाप लागत विवरण भी प्रस्तुत किये हैं। यह देखा जा सकता है कि एसडब्ल्यूपीएल ने 63.64% कार्गो प्रहस्तन व्यय को कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप और शेष 36.36% बर्थ किराया कार्यकलापों को विभाजित किया है। उपस्कर चालन और अनुरक्षण के लगभग 66.67% को कार्गो प्रहस्तन कार्यकलापों को और शेष 33.33% को बर्थ किराया प्रभारों में विभाजित किया है। एफएमई को छोड़कर शेष सभी व्यय का 60% कार्गो प्रहस्तन कार्यकलापों और शेष 40% बर्थिंग कार्यकलापों को। एसडब्ल्यूपीएल ने एफएमई को बर्थिंग कार्यकलापों और बर्थ किराया कार्यकलापों में 50:50 के अनुपात में विभाजित किया है। इस संबंध में मांगे गए स्पष्टीकरण के उत्तर में, एसडब्ल्यूपीएल ने बताया है कि कार्गो प्रहस्तन संविदा, जो पूर्णतः आउट-सोर्स है, मिश्रित है और पोतों से कार्गो की उतराया से लेकर रेकों में लदान तक के लिए है। यह लागत, पोत संबंधी प्रचालनों और कार्गो संबंधी प्रचालनों दोनों को ही आवंटित की गई है। आउट-सोर्स संविदा की लागत को कुल राजस्व में कार्गो प्रहस्तन राजस्व और पत्तन संबंधी राजस्व (यानी बर्थ किराया) के अनुपात में बांटा गया है और इसलिए, इसका प्रस्तावित 36.36% आवंटन वीआरसी को किया गया है। इसे पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में दो उप-कार्यकलापों को विभाजित व्ययों के अनुरूप नहीं है।

एमओपीटी ने, एसडब्ल्यूपीएल के दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणी भेजते समय, व्यय के कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप और बर्थ किराया कार्यकलाप में विभाजन और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा व्यय में विभाजित की सुविचारित प्रणाली पर चिंता जताई है क्योंकि इसके परिणामस्वरूप बर्थ किराया कार्यकलापों के लिए, कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप के प्रति विषम अतिरेक उपार्जित हो जाता है।

एमओपीटी ने यह भी बताया है कि कार्गो संबंधी और बर्थिंग कार्यकलाप का प्रचालन अनुपात क्रमशः 78.39% और 5.42% है। यह भी कि बर्थिंग कार्यकलाप व्यय कार्गो संबंधी कार्यकलाप का 5.12% है जबकि बर्थिंग से आय 74.11% है। इसके परिणामस्वरूप, बर्थिंग कार्यकलाप में प्रचालन आय के % के रूप में निवल अतिरेक कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप की लगभग 5 गुणा बढ़ गया है। एमओपीटी ने बताया है कि एसडब्ल्यूपीएल को कार्गो प्रहस्तन प्रभारों पर ही राजस्व का हिस्सा बांटना होता है न कि बर्थ किराया प्रभारों का एमओपीटी ने राय दी है कि

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 2 उप-कार्यकलापों के बीच व्ययों का विभाजन बर्थिंग कार्यकलाप की ओर विषम कर दिया है परिणाम में पत्तन का राजस्व हिस्से में हानि उठानी पड़ रही है और एसडब्ल्यूपीएल को लाभ हो रहा है। यदि प्रवृत्ति 2016-17 से 2018-19 के प्रक्षेपणों के लिए भी जारी है और समीक्षा का अनुरोध किया है।

यह कहना समीचीन होगा कि लागत स्थिति के आकलन के लिए पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान व्ययों को दो वर्ष 2010-11 से 2012-13 में दो विभाजित किया था। पिछले प्रशुल्क संशोधन में 96% भाग कार्गो प्रहस्तन एवं शेष 4% बर्थ किराया में बांटा गया था। उपस्कर चालन के खर्च का लगभग 88 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन प्रभारों एवं शेष 12% बर्थ किराए के रूप में बांटा गया। इस प्रकार कुल देय राजस्व का 100 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन खर्च में बांटा गया।

हमारे विश्लेषण में खर्च के बंटवारे का अनुपात दो उप-कार्यकलापों की बीच वर्ष 2013-14 से 2015-16 के स्तर पर ही रखा गया है। वर्ष 2016-17 एवं 2018-19 के लिए दोनों मदों के खर्च का प्रतिशत भी वही रखा है।

यह पर यह उल्लेख करना समीचीन है कि हालांकि संपूर्ण खर्च को दो कार्यकलापों में बांटने का विचार किया गया है, इसका कोई भी असर अंतिम प्रशुल्क निर्धारण पर नहीं होगा क्योंकि इस संदर्भ में प्रशुल्क पूरे खर्च की स्थिति के आधार पर होगा जैसा कि आगामी पैराओं में बताया गया है।

(xxiv). दरमानों की शुरूआती वैधता पिछले शुल्क आदेश में 31 मार्च 2016 तक थी, विस्तार 30 सितंबर 2016 तक है। एसडब्ल्यूपीएल के दरमानों के विस्तार इस शर्त के अधीन था कि निर्धारित किये जाने वाले प्रशुल्क में से 1 अप्रैल 2016 के पश्चात् की अवधि में ग्राह्य लागत और अनुमत प्रतिफल के अतिरिक्त यदि कोई अतिरिक्त अतिरेक होता है तो उसका पूर्ण समायोजन किया जायेगा। वर्ष 2016-17 का समेकित लागत विवरण 1612.79 लाख रु. तक का घाटा दिखालाता है। हर हाल में, प्रशुल्क संशोधन की प्रमात्रा पर अंतिम निर्णय विचारधीन तीन वर्षों अर्थात् 2016-17 से 2018-19 की विवल स्थिति के पूर्ण योग पर आधारित है।

(xxv). लागत विवरण एवं कार्यकलाप अनुसार विवरण वर्ष 2016-17 से 2018-19 में उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर आशोधन किए गए हैं। आशोधित लागत विवरण अनुलग्नक-II (क) से (ग) के रूप में संलग्न है। वित्त/लागत विवरण द्वारा प्रकट परिणामों का संक्षिप्त विवरण नीचे सारणी में दिया गया है:-

विवरण	प्रचालन आय (लाख रु. में)				पूर्व अतिरेक के समायोजन के पश्चात् कुल आधिक्य (+) / घाटा (-) (लाख रु. में)				कुल आधिक्य (+) / घाटा (-) % प्रचालन आय के			औसत आधिक्य घाटा %
	2016-17	2017-18	2018-19		2016-17	2017-18	2018-19		2016-17	2017-18	2018-19	
पूरे टर्मिनल का समेकित लागत विवरण	16428.31	16413.03	16401.59	49242.93	(1612.79)	(2675.68)	(3425.78)	(7714.25)	(9.82%)	(16.30%)	(20.89%)	(15.7%)
कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप	10046.00	10046.00	10046.00	30138.00	(4076.82)	(5179.12)	(5999.06)	(15255.00)	(40.58%)	(51.55%)	(59.72%)	(50.62%)
बर्थ किराया कार्यकलाप	6382.31	6367.03	6355.59	19104.93	2464.03	2503.45	2573.27	7540.75	38.61%	39.32%	40.49%	39.47%

एसडब्ल्यूपीएल ने अपने संशोधित प्रस्ताव में कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में, सिवा भंडारण प्रभारों के, 34% की वृद्धि और बर्थ किराया प्रभारों में 17% वृद्धि का प्रस्ताव किया है।

एसडब्ल्यूपीएल के दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजते समय एमओपीटी ने बताया कि अदानी टर्मिनल पर कार्गो प्रहस्तन प्रभार 247.20 रु. प्रति टन है और बर्थ संख्या 8 के लिए निर्धारित प्रशुल्क 248.10 रु. प्रति टन है। इसकी तुलना में एसडब्ल्यूपीएल टर्मिनल की वर्तमान दर 130.70 रु. है और प्रस्तावित वृद्धि के बाद भी यह 169.91 रु. होगी जो अदानी टर्मिनल से और साथ ही बर्थ संख्या 8 तथा 9 के प्रभारों से लगभग 30% कम होगी। एमओपीटी ने यह भी बताया है कि एसडब्ल्यूपीएल बर्थ के प्रस्तावित बर्थ प्रभार अदानी टर्मिनल के साथ-साथ बर्थ संख्या 8 तथा 9 के बर्थ प्रभारों से काफी अधिक हैं। अदानी टर्मिनल और बर्थ संख्या 8 और

9 के बर्थ विदेशगामी पोतों के लिए किराया प्रभार 0.66 रु. और 0.84 रु. प्रति जीआरटी प्रति घंटा हैं जबकि इसकी तुलना में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 2.55 रु. प्रति जीआरटी प्रति घंटा का प्रस्ताव किया गया है। इस संबंध में, यह कहना उल्लेखनीय है कि एमओपीटी द्वारा 2008 के दिशानिर्देशों द्वारा शासित अपफ्रंट प्रशुल्क के अंतर्गत पीपीटी प्रचालनों के निर्धारित प्रशुल्कों की तुलना एसडब्ल्यूपीएल के 2005 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत निर्धारित प्रशुल्कों से करना संगत नहीं है क्योंकि वे दिशानिर्देशों के भिन्न सैटों के अंतर्गत शासित होते हैं।

उपर्युक्त सारणी यह दर्शाती है कि संपूर्ण लागत की स्थिति वर्तमान दर पर 15.7 प्रतिशत घाटा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए दर्शाती है। अतः यह स्पष्ट रूप से कहा जा सकता है कि संपूर्ण रूप से तीव्र वर्ष के लिए कुल 7714.25 लाख रु. है।

यह देखा जाता है कि कार्गो प्रहस्तन से तीन वर्ष के लिए कुल घाटा 15255 लाख रु. होता है जो बर्थ किराया प्रभार के कुल अधिक्य 7540.75 लाख रु. से क्रास सबिसाइडज़ सब्सिडाइज़ हो जाता है और टर्मिनल का समग्र शेष घाटा 7714.25 लाख रु. होता है। इसके परिणामस्वरूप कुल 7714.25 लाख रु. के निवल घाटे को वर्तमान प्रशुल्क अवधि में पूरा करने के लिए प्रशुल्क दरों में वृद्धि की जरूरत है। जब तक यह आदेश इस प्राधिकरण के अनुमोदन के प्रभावी होने तक जनवरी, 2017 आ जायेगी। इसलिए, प्रशुल्क वृद्धि इस प्रकार मंजूर की जाती है कि वर्ष 2016-17 से 2018-19 के प्रशुल्क चक्र 3 वर्षों के शेष 27 महीनों में 7741.25 लाख रु. के घाटे की भरपाई हो जाये।

इस प्रयोजन के लिए यदि हम कार्यकलाप वार लागत स्थिति पर विचार करें तो बर्थ किराया प्रभार प्रशुल्क में 39.47% की तीव्र कटौती करनी होगी जबकि कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में 50.62% की अत्यधिक वृद्धि की मंजूरी देने और बर्थ किराये में काफी कटौती प्रभावी करने के स्थान पर यदि कुल मिलाकर वृद्धि करनी हो तो यह 20.89% बनती है। तथापि एसडब्ल्यूपीएल ने बर्थ किराया प्रभारों में 17% वृद्धि और कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में 34% की वृद्धि की मांग की है। जैसा पहले बताया गया है, एमओपीटी ने एसडब्ल्यूपीएल में अत्यधिक बर्थ किराया होने पर चिंता प्रकट की है और कि पत्तन बर्थ किराया प्रभारों में राजस्व हिस्सा नहीं बांटता है। अतः बर्थ किराया प्रभारों में एसडब्ल्यूपीएल चाहे गए स्तर से अधिक की वृद्धि करना और एमओपीटी द्वारा बर्थ किराया प्रभारों में चाही गई वृद्धि पर जतायी गई चिंता को ध्यान में रखते हुए समझदारी नहीं होगी। यह प्राधिकरण एसडब्ल्यूपीएल द्वारा चाही गई 17% की वृद्धि के स्थान पर बर्थ किराया प्रभारों में 10% प्रशुल्क की वृद्धि की मंजूरी देता है। इस मद पर जनवरी 2017 से 31 मार्च 2019 तक 1431.82 लाख रु. के अतिरिक्त राजस्व का अनुमान है। 6282.43 लाख रु.; के शेष घाटे को कार्गो प्रहस्तन प्रभार में 27.80% की मंजूरी (भंडार प्रभारों को छोड़कर) से पूरा किया जा सकता है जबकि एसडब्ल्यूपीएल ने 34% की वृद्धि (भंडारण प्रभारों के सिवा) का प्रस्ताव किया था। एसडब्ल्यूपीएल ने भंडारण प्रभारों में यथास्थिति बनाए रखने का प्रस्ताव किया है जिसे अनुमोदित किया जाता है।

7714.25 लाख रु. घाटे को पूरा करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा वर्तमान प्रशुल्क में वृद्धि को दर्शाने वाला परिकलन नीचे दिया जा रहा है:

(रु. लाख में)

विवरण			योग
पूर्वाविधि अतिरिक्त के समंजन के पश्चात् टर्मिनल के वर्तमान प्रशुल्क चक्र के लिए कुल घाटा			7,714.25
	कार्गो संबंधी	पोत संबंधी	
तीन महीने के लिए अर्थात् जनवरी, 2017 से मार्च 2017 तक यथानुपात राजस्व	2,511.50	1,595.58	4,107.08
वर्ष 2017-18 सं 2018-19 के लिए आकलित राजस्व	20,092.00	12,722.62	32,814.62
जनवरी, 2017 से मार्च 2019 की अवधि के लिए कुल राजस्व	22,603.50	14,318.20	36,921.70

बर्थ किराये में स्वीकृत 10% प्रशुल्क वृद्धि से आकलित अतिरिक्त राजस्व	-	1,431.82	-
कार्गो प्रहस्तन प्रभार में वृद्धि द्वारा पूरा किया गया शेष घाटा (7714.25-1431.82)	6,282.43	-	-
कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में स्वीकृत % वृद्धि (सिवा भंडारण प्रभारों के एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित 34%)	27.79% (पूर्णांकन 27.80%)	-	-

- (xxvi). टिप्पणी (3) में न्यूनतम बर्थ किराया प्रभारों में विदेशगामी पातों के प्रशुल्क में कमी यूएस \$650 से \$588.25 एवं तटीय पोतों के लिए कमी वर्तमान 17402 रु. से 15758.80 रु. करने का प्रस्ताव है। एसडब्ल्यूपीएल ने प्रशुल्क कमी का कोई विशेष कारण प्रस्तुत नहीं किया है। चूंकि बर्थ किराया प्रभार न्यूनतम है, इससे कोई अत्यधिक वित्तीय प्रभाव की संभावना नहीं है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा न्यूनतम बर्थ किराया प्रभारों में कमी के प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाता है।
- (xxvii). यहां पर उल्लेख करना समीचीन होगा कि वी.ओ चिदंबरनार पत्तन न्यास द्वारा तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए रियायती प्रभारों के बारे में चाहे गए स्पष्टीकरण को ध्यान में रखकर प्राधिकरण ने महानिदेशक पोत परिवहन की संस्तुतियों के आधार पर 29 सितंबर, 2015 को आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-वीओसीटी पारित किया है। महानिदेशक, पोत परिवहन, के निर्देशों के आधार पर उक्त आदेश में अनुमोदित उपबंधों में 26 नवंबर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015- वीओसीपीटी द्वारा और संशोधन किया गया है। उक्त पारित आदेश सभी महापत्तनों द्वारा और उन संबंधित बीओटी प्रचालकों द्वारा समान रूप से अपनाये जाने के लिए है जिनके दरमान संगत स्थितियों में निर्धारित किये जाते हैं। ऐसा होने पर, एसडब्ल्यूपीएल के वर्तमान दरमान में 1.2 सामान्य निबंधन और शर्तों के अंतर्गत संगत नोट संख्या (ii) को इस प्राधिकरण द्वारा 26 नवंबर, 2015 के क्रमांक (ii) और (iii) के आदेश द्वारा अनुमोदित आशोधित उपबंधों से प्रतिस्थापित किया जाता है। इसके पश्चात् नोट संख्या (iii) से (xi) के क्रमांक (iv) से (xii) किया जाता है।
- (xxviii). देरी से भुगतान करने पर दंडनीय व्याज की दर 14.25 प्रतिशत का प्रस्ताव किया गया है। प्रचलित प्राइम ऋण व्याज दर 14.05 प्रतिशत हैं। प्रयोक्ताओं द्वारा देरी से प्रशुल्क या एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वापसी में देरी की स्थिति में प्रस्तावित प्रावधान के तहत दांडिक व्याज की दर 16.05 प्रतिशत प्रस्तावित है जो 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक के मुख्य व्याज दर से 2 प्रतिशत अधिक है।
- (xxix). जैसा कि पहले कहा गया एसडब्ल्यूपीएल ने अपने मूल प्रस्ताव में पोतों को ताजा जलापूर्ति के रूप में एक नई प्रशुल्क मद का प्रस्ताव किया है। तथापि एसडब्ल्यूपीएल जलापूर्ति के लिए किसी आय का कोई जिक्र नहीं किया है न ही पिछले चार साल में और न ही भविष्य के अनुमान में एसडब्ल्यूपीएल ने इस में मद में किसी खर्च की जानकारी न तो पिछले चार साल के लिए दी है न ही वर्ष 2016-17 से 2018-19 के अनुमान में जिक्र किया है। नए प्रशुल्क और प्रस्तावित दर निकालने के आधार का स्पष्टीकरण भेजते समय एसडब्ल्यूपीएल ने उसके द्वारा प्रस्तावित नई प्रशुल्क मद वापस ले ली गयी।
- (xxx). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, निजी प्रचालकों को बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन और निर्धारित स्तर से कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रस्तावित करना अपेक्षित है। एसडब्ल्यूपीएल ने सलाह के बावजूद वर्तमान प्रस्ताव में प्रोत्साहन/हतोत्साहन स्कीम का प्रस्ताव नहीं किया है। एसडब्ल्यूपीएल को फिर से सलाह दी जाती है कि प्रशुल्क समीक्षा के अपने आगामी प्रस्तावों के समय ऐसी स्कीम बनाए।
- (xxxi). बीओटी प्रचालकों के लिए लागू प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के अनुसार निर्धारित प्रशुल्क वैधता चक्र 3 वर्षों का है। एसडब्ल्यूपीएल की वित्तीय स्थिति 31 मार्च, 2019 तक सुविचारित की गई है, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल के संशोधित दरमान 31 मार्च, 2019 तक प्रभावी रहेंगे।

(xxxii). (क). प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश 2005 के अनुसार दरमानों में निर्धारित दरे अधिकतम दरे है, छूटे और रियायते न्यूनतम स्तर की। एसडब्ल्यूपीएल के पास कम दर की उगाही और/अथवा उच्च रियायत और छूट देने की शिथिलता प्राप्त है, जैसा कि वह पिछले प्रशुल्क चक्र में कर रहा था।

(ख). इसके तिरिक्त, एसडब्ल्यूपीएल किसी भी तर्कसंगत कारण से भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना प्रकाशित होने की तारीख से 30 दिन के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण बताते हुए निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क कर सकता है।

14.1. परिणामस्वरूप और ऊपर दिये गए कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण एसडब्ल्यूपीएल के संशोधित दरमानों को अनुमोदन प्रदान करता है, जो भारत के राजपत्र में पहले ही अलग से अधिसूचित कर दिये गए हैं।

14.2. संशोधित दरमान आदेश भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तिथि से 30 दिन पश्चात् प्रभावी होंगे और 31 मार्च 2019 तक प्रभावी रहेंगे। जैसा उक्त अधिसूचना में कहा गया है एसडब्ल्यूपीएल के दिया गया अनुमोदन तत्पश्चात् स्वतः ही व्यपगत हो जायेगा जब तक कि प्राधिकरण द्वारा उसमें विस्तार न किया जाये।

14.3. एसडब्ल्यूपीएल का प्रशुल्क प्रचालक द्वारा प्रस्तुत सूचना पर विश्वास करके और बनायी गई धारणाओं के आधार पर, जैसा विश्लेषण में स्पष्ट किया गया है, निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण को निर्धारित वैधता अवधि के दौरान कभी यह पता चलता है कि वास्तविक स्थिति, विचार किये गए अनुमानों से पर्याप्त रूप से भिन्न है, अथवा जहां इसमें स्वीकृत धारणाओं से विभेद है, तो यह प्राधिकरण एसडब्ल्यूपीएल से यह अपेक्षा करेगा कि वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए और इस प्रकार की भिन्नताओं के कारण अर्जित लाभ को संशोधित प्रशुल्क में समायोजित करने के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार समीक्षा से पहले प्रस्ताव दाखिल करे।

14.4. इस संबंध में एसडब्ल्यूपीएल से अनुरोध है कि वह प्रशुल्क प्रस्ताव दायर करने के लिए जिस प्रपत्र में लागत विवरण प्रस्तुत किया था प्रपत्र में वर्ष की प्रत्येक तिमाही पूरी होने के 15 दिन के भीतर वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट प्रस्तुत किया करे। रिपोर्ट के साथ प्रभावी प्रशुल्क में विश्वास किये गए आकलनों से भिन्नता दो लगातार तिमाही अवधियों के आकलनों और वास्तविक के बीच (+)/(-) 20% पाई जाती है प्राधिकरण संबंधित प्रचालक को अनुसूचित समीक्षा से पहले प्रस्ताव करने को कह सकता है। यदि प्राधिकरण द्वारा निर्दिष्ट समय सीमा के भीतर एसडब्ल्यूपीएल प्रशुल्क प्रस्ताव दायर करने में असफल रहता है, तो प्राधिकरण प्रशुल्क समीक्षा करने का स्वतः संज्ञान ले सकता है।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/ असा./368/16]

अनुलग्नक-।

साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड

वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए एसडब्ल्यूपीएल के प्रवावधि निष्पादन का विश्लेषण

(रु. लाख में)

क्र.सं.	विवरण	15 जनवरी 2016 के आदेश में विश्वास किये गए आकलन				वास्तविक				प्रतिशत में परिवर्तन (%)
		2013-14	2014-15	2015-16	योग	2013-14	2014-15	2015-16	योग	
	यातायात (एमएमटीपीए में)	8.53	7.02	7.52	23.07	8.52	9.13	11.03	28.68	24.32%
	क्षमता (एमएमटीपीए में)	5.00	7.50	7.50	20.00	5.00	7.50	7.50	20.00	
I	कुल प्रचालन आय									
	(i) कार्गो प्रहस्तन आय	12,337	9,847	9,596	31,780.20	12,336.87	13,367.13	13,890.95	39,594.95	24.59%
	(ii) पोत संबंधी आय	7,831	5,251	5,197	18,279.45	7,831.18	8,437.79	10,280.55	26,549.52	45.24%

	(iii) अन्य आय	-	-	-	-	-	-	-	-	
	योग (i से iii)	20,168	15,098.28	14,793	50,059.65	20,168.05	21,804.92	24,171.50	66,144.47	32.13%
II	प्रचालन लागते (मूल्यहास के अतिरिक्त)									
	(i) कार्गो प्रहस्तन व्यय	6,130	5,348	6,073	17,550.77	6,249.10	8,664.22	10,884.37	25,797.69	
	(ii) उपस्कर चालन लागते	1,452	1,489	1,700	4,641.47	1,451.90	1,733.72	2,103.98	5,289.60	
	(iii) अनुरक्षण कर्षण	-	248	261	509.34	-	-	-	-	
	(iv) रायल्टी/राजस्व हिस्सा	1,616	1,300	1,405	4,320.87	1,616.13	1,751.10	1,817.22	5,184.45	
	(v) पट्टा किराया सी करार के अनुसार	430	448	471	1,349.41	430.30	623.75	564.17	1,618.22	
	(vi) बीमा	106	151	190	446.72	105.60	107.39	110.38	323.37	
	(vii) अन्य व्यय	52	55	58	165.55	51.90	51.37	57.80	161.07	
	योग (i से vii)	9,786	9,040	10,158	28,984.13	9,904.93	12,931.55	15,537.92	38,374.40	32.40%
III	मूल्यहास	1,854	2,671	3,356	7,880.87	1,854.45	1,155.45	1,752.95	4,762.85	-39.56%
IV	उपरीव्यय									
	(i) प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	1,131	1,198	1,270	3,599.06	1,043.20	901.20	1,228.34	3,172.74	
	(ii) सामान्य उपरिव्यय	263	279	295	836.97	254.20	405.05	524.65	1,183.90	
	(iii) आरंभिक व्यय तथा अपफ्रंट भुगतान बढ़े खाते	37	37	37	111.09	96.00	96.00	96.00	288.00	
	योग (i से iii)	1,430	1,514	1,603	4,547.12	1,393.40	1,402.25	1,848.99	4,644.64	
V	प्रचालन अतिरेक / (घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	7,097	1,873	(323)	8,647.54	7,015	6,316	5,032	18,362.58	112.34%
VI	वित्त तथा विविध आय (एफएमआई)									
	(i) परिसंमत्तियों की बिक्री पर लाभ	287.50	-	-	287.50	164.00	109.38	219.53	492.91	
	(ii) अन्य प्रचालन आय	0.20	-	-	0.20	287.80	793.78	168.37	1,249.95	
	(iii) अन्य (प्रतिभूमि जमा से प्रतिफल का क्रेडिट)	0.63	0.70	0.78	2.12	0.63	0.70	0.78	2.11	
	योग (i से iv)	288.33	0.70	0.78	289.82	452.43	903.86	388.68	1,744.97	
VII	वित्त तथा विविध आय (एफएमआई)									
	(i) अन्य प्रचालन	-	-	-		23.00	12.53	9.13	44.66	
	योग (i से iv)	-	-	-		23.00	12.53	9.13	44.66	
VIII	एफएमआई से घटा एफएमई (VI) - (VII)	288.33	0.70	0.78	289.82	429.43	891.33	379.55	1,700.31	486.69%
IX	व्याज और कर पूर्व अतिरेक (V)+(VIII)	7,385	1,874	(322)	8,937.36	7,444.70	7,207.00	5,411.19	20,062.89	124.48%
X	नियोजित पूंजी	13,791	23,638	23,782	20,403.38	14,116.85	21,340.10	20,213.95	18,556.97	-9.05%
XI	आरओसीई-न्यूनतम अनुमत@ 16%	2,206	3,782	3,805	9,793.62	2,258.70	3,414.42	3,234.23	8,907.35	-9.05%
XII	क्षमता उपयोग	170.60%	93.60%	100.27%		170.40%	121.73%	147.07%		

XIII	क्षमता के लिए आरओसीई समंजन	2,208	3,782	3,805	9,793.62	2,258.70	3,414.42	3,234.23	8,907.35	-9.05%
XIV	निवल अतिरेक / (घाटा) (IX) - (XIII)	5,179	(1,908)	(4,127)	(856.27)	5,186.00	3,792.58	2,176.96	11,155.54	
XV	निवल अतिरेक / (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XIV/ में %)	25.68%	-12.64%	-27.90%	(0.02)	25.71%	17.39%	9.01%	16.87%	
XVI	अतिरिक्त पूर्व अतिरेक का समायोजन									
	(क) पिछले 3 वर्षों में 2010-11 से 2012-13 उपार्जित निवल अतिरिक्त अतिरेक का 50% एजी की राय के अनुसरण में 2014-15 (फरवरी 2015 से) से आगामी 5 वर्ष की अवधि में समंजन के लिए सुविचारित।	-	91.44	548.64	640.08					
	(ख) 31 मार्च, 2012 तक स्थापित हो जाने वाली परिसंपत्तियों के साथ इन-मोशन प्रणाली, एकल रेल लाइन से संबंधित परिसंपत्तियों के सकल ब्लाक में जोड़े जाने के संदर्भ में, जिसे एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लगाया नहीं गया, पिछले प्रशुल्क आदेश अनुमत आईओसीई और प्रचालन लागत का प्रभाव। अतः 2014-15 (फरवरी 2015 से) और 2015-16 के वर्तमान चक्र में आगामी 5 वर्षों की अवधि में 100% समंजन के लिख सुविचार किया गया और शेष प्रशुन प्रशुल्क चक्र अवधि में समंजित किया जायेगा। [जनवरी, 2015 के आदेश में इस अतिरेक को 2014-15 और 2015-16 में समायोजित किया गया था।]	-	29.60	177.60	207.20					
	(ग). वर्ष 2013-14 का 100% वास्तविक अतिरेक 2014-15 और 2015-16 में समायोजित।	(5,179)	2,589	2,589						
XVII	पूर्व अतिरेक के समायोजन के प्रश्चात् निवल अतिरेक / (घाटा)	-	802.08	(811.78)	(8.94)	5,186.00	3,792.58	2,176.96	11,155.54	
XVIII	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अतिरेक / (घाटा)	0.00%	5.3%	-5.5%		25.71%	17.39%	9.01%		
XIX	% प्रचालन आय में औसत निवल अतिरेक / (घाटा) (2014-15 तथा 2015-16 के लिए प्राधिकरण का आकलन) (2013-14 से 2015-16 का वास्तविक)		-0.1%			17.4%				

अनुलग्नक- II (क)

साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड
समेकित आय और लागत विवरण

(रु. लाख में)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			एस डब्ल्यू पी एल द्वारा मौजूदा प्रशुल्क पर अनुमानित			एस डब्ल्यू पी एल के अनुमान प्राधिकरण द्वारा संशोधित		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
					अनुमान	अनुमान	अनुमान	अनुमान	अनुमान	अनुमान
	यातायात (एमएमटीपीए में)	8.52	9.13	11.03	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50
	क्षमता (एमएमटीपीए में)	5.00	7.50	7.50	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
I	कुल प्रचालन आय									
	(i) कार्गो प्रहस्तन आय	12,336.87	13,367.13	13,890.95	10,046.00	10,046.00	10,046.00	10,046.00	10,046.00	10,046.00
	(ii) पोत संबंधी आय	7,831.18	8,437.79	10,280.55	5,529.90	5,540.20	5,551.00	6,382.31	6,367.03	6,355.59
	(iii) अन्य आय	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	योग (I से III)	20,168.05	21,804.92	24,171.50	15,575.90	15,586.20	15,597.00	16,428.31	16,413.03	16,401.59
II	प्रचालन लागते (मूल्यहास के अतिरिक्त)									
	(i) कार्गो प्रहस्तन व्यय	6,249.10	8,664.22	10,884.37	7,497.00	7,871.90	8,265.40	7,596.23	7,976.04	8,374.84
	(ii) उपस्कर चालन लागते	1,451.90	1,733.72	2,103.98	1,878.85	1,937.70	2,187.71	1,907.31	2,038.33	2,124.87
	(iii) अनुरक्षण कर्षण	-	-	-	500.00	350.00	350.00	-	-	-
	(iv) रायल्टी/राजस्व हिस्सा	1,616.13	1,751.10	1,817.22	1,316.00	1,316.00	1,316.00	1,316.03	1,316.03	1,316.03
	(v) पट्टा किराया सी करार के अनुसार	430.30	623.75	564.17	592.40	622.00	653.10	613.30	643.20	675.36
	(vi) बीमा	105.60	107.39	110.38	111.90	157.50	173.00	152.05	165.29	181.48
	(vii) अन्य व्यय	51.90	51.37	57.80	59.20	59.20	59.20	59.22	60.68	62.17
	योग (I से vii)	9,904.93	12,931.55	15,537.92	11,955.35	12,314.20	13,004.41	11,644.14	12,199.57	12,734.75
III	मूल्यहास	1,854.45	1,155.45	1,752.95	1,745.00	2,386.80	2,610.50	2,343.15	2,421.35	2,594.25
IV	उपरीव्यय									
	(i) प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	1,043.20	901.20	1,228.34	1,428.20	1,540.30	1,661.40	1,258.56	1,289.52	1,321.24
	(ii) सामान्य उपरिव्यय	254.20	405.05	524.65	537.50	550.80	564.30	537.56	550.78	564.33

	(iii) आरंभिक व्यय तथा अप्रकट भुगतान बट्टे खाते	96.00	96.00	96.00	96.00	96.00	96.00	37.03	37.03	37.03
	योग (i से iii)	1,393.40	1,402.25	1,848.99	2,061.70	2,187.10	2,321.70	1,833.15	1,877.33	1,922.60
V	प्रचालन अतिरिक्त / (घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	7,015.27	6,315.67	5,031.64	(186.15)	(1,301.90)	(2,339.61)	607.87	(85.22)	(850.01)
VI	वित्त तथा विविध आय (एफएमआई)									
	(i) परिसंमतियों की विक्री पर लाभ	164.00	109.38	219.53	-	-	-	-	-	-
	(ii) अन्य प्रचालन आय	287.80	793.78	168.37	592.40	622.00	653.20	99.80	99.80	99.80
	(iii) अन्य (प्रतिभूमि जमा से प्रतिफल का क्रेडिट)	0.63	0.70	0.78	-	-	-	0.87	0.96	1.07
	योग (i से v)	452.43	903.86	388.68	592.40	622.00	653.20	100.67	100.76	100.87
VII	वित्त तथा विविध आय (एफएमआई)									
	(i) अन्य प्रचालन	23.00	12.53	9.13	9.60	10.00	10.60	9.60	10.10	10.60
	योग (i से iv)	23.00	12.53	9.13	9.60	10.00	10.60	9.60	10.10	10.60
VIII	एफएमआई से घटा एफएमआई (VI) - (VII)	429.43	891.33	379.55	582.80	612.00	642.60	91.07	90.66	90.27
IX	ब्याज और कर पूर्व अतिरिक्त (V)+(VIII)	7,444.70	7,207.00	5,411.19	396.65	(689.89)	(1,697.01)	698.94	5.44	(759.74)
X	नियोजित पूंजी	14,116.85	21,340.10	20,213.95	32,595.00	36,504.20	36,489.10	30,181.10	32,489.75	32,395.50
XI	आरओसीई-न्यूनतम अनुमत@ 16%	2,258.70	3,414.42	3,234.23	5,215.20	5,840.67	5,838.26	4,828.98	5,198.36	5,183.28
XII	क्षमता उपयोग	170%	122%	147%	107%	107%	107%	107%	107%	107%
XIII	क्षमता के लिए आरओसीई समंजन	2,258.70	3,414.42	3,234.23	5,215.20	5,840.67	5,838.26	4,828.98	5,198.36	5,183.28
XIV	निवल अतिरिक्त / (घाटा) (IX) - (XIII)	5,186.00	3,792.58	2,176.96	(4,818.55)	(6,530.56)	(7,535.27)	(4,130.04)	(5,192.92)	(5,943.02)
XV	निवल अतिरिक्त / (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XIV/ में %)	25.71%	17.39%	9.01%	-30.94%	-41.90%	-48.31%	-25.14%	-31.64%	-36.23%
XVI	पिछले 3 वर्षों में (2013-14 से 2015-16) में उपाजित अतिरिक्त अधिशेष का	4,767.82						1,589.28	1,589.27	1,589.27

	40%									
XVII	(क) पिछले 3 वर्षों में 2010-11 से 2012-13 उपार्जित निवल अतिरिक्त अतिरिक्त का 50% एजी की राय के अनुसरण में 2014-15 (फरवरी 2015 से) से आगामी 5 वर्ष की अवधि में समंजन के लिए सुविचारित।	2,743.20						701.04	701.04	701.04
	(ख) 31 मार्च, 2012 तक स्थापित हो जाने वाली परिसंपत्तियों के साथ इन-मोशन प्रणाली, एकल रेल लाइन से संबंधित परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में जोड़े जाने के संदर्भ में, जिसे एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लगाया नहीं गया, पिछले प्रशुल्क आदेश अनुमत आईओसीई और प्रचालन लागत का प्रभाव। अतः 2014-15 (फरवरी 2015 से) और 2015-16 के वर्तमान चक्र में आगामी 5 वर्षों की अवधि में 100% समंजन के लिख सुविचार किया गया और शेष प्रश्न प्रशुल्क चक्र अवधि में समंजित किया जायेगा। [जनवरी, 2015 के आदेश में इस अतिरिक्त को 2014-15 और 2015-16 में समायोजित किया गया था]	888.00						226.93	226.93	226.93
XVIII	पूर्व अतिरिक्त के समायोजन के प्रश्चात् निवल अतिरिक्त / (घाटा)				(4,818.55)	(6,530.56)	(7,535.27)	(3,202.06)	(4,264.95)	(5,015.05)
XIX	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अतिरिक्त / (घाटा)				-30.94%	-41.90%	-48.31%	-9.82%	-16.30%	-20.89%
XX	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अतिरिक्त / (घाटा)				-40.4%			-15.7%		

अनुलग्नक- II (ख)

साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड
कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए लागत विवरण

(रु. लाख में)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक		2015-16	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्तमान प्रशुल्क आकलित			प्राधिकरण द्वारा आशोधित एसडब्ल्यूपीएल के आकलन		
		2013-14	2014-15		2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
					अनुमान	अनुमान	अनुमान	वास्तविक	अनुमान	अनुमान
	यातायात (एमएमटीपीए में)	8.52	9.13	11.03	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50
	क्षमता (एमएमटीपीए में)	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
I	कुल प्रचालन आय									
(i)	(i) कार्गो प्रहस्तन आय	9437.67	10203.88	10658.87	7752.00	7752.00	7752.00	7752.00	7752.00	7752.00
(ii)	(ii) पोत संबंधी आय	2596.92	2801.71	2910.25	2194.00	2194.00	2194.00	2194.00	2194.00	2194.00
(iii)	(iii) अन्य आय	302.28	361.54	321.83	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
	योग (i से iii)	12336.87	13367.13	13890.95	10046.00	10046.00	10046.00	10046.00	10046.00	10046.00
II	प्रचालन लागते (मूल्यहास के अतिरिक्त)									
(i)	(i) कार्गो प्रहस्तन व्यय	5986.90	8300.69	10427.68	4770.80	5009.40	5259.80	7277.51	7641.38	8023.45
(ii)	(ii) उपस्कर चालन लागते	1286.33	1536.02	1864.05	1252.60	1291.80	1458.40	1689.81	1805.89	1882.56
(iii)	(iii) अनुरक्षण कर्षण	0.00	0.00	0.00	300.00	210.00	210.00	0.00	0.00	0.00
(iv)	(iv) रायल्टी/राजस्व हिस्सा	1616.13	1751.10	1817.22	1316.00	1316.00	1316.00	1316.03	1316.03	1316.03
(v)	(v) पट्टा किराया सी करार के अनुसार	171.43	248.51	224.77	592.40	622.00	653.10	244.34	256.25	269.07
(vi)	(vi) बीमा	67.50	68.64	70.56	67.10	94.50	103.80	97.19	105.65	116.00
(vii)	(vii) अन्य व्यय	51.90	51.37	57.80	35.50	35.50	35.50	59.22	60.68	62.17
	योग (i से vii)	9180.19	11956.33	14462.08	8334.40	8579.20	9036.60	10684.10	11185.88	11669.28
III	मूल्यहास	1283.85	601.95	897.95	896.60	1488.40	1712.00	1463.15	1516.35	1689.25
IV	उपरीव्यय									
(i)	(i) प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	775.60	670.03	913.25	856.90	924.20	996.80	935.72	958.74	982.32

[illegible]

XV	निवल अतिरेक / (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XIV/ में %)	15.04%	24.56%	14.85%	-31.21%	-47.60%	-56.39%	-63.13%	-74.11%	-82.27%
XVII	पिछले 3 वर्षों में (2013-14 से 2015-16) में उपार्जित अतिरिक्त अधिशेष का 40%	4291.04						1430.35	1430.35	1430.34
	(क) पिछले 3 वर्षों में 2010-11 से 2012-13 उपार्जित निवल अतिरिक्त अतिरेक का 50% एजी की राय के अनुसरण में 2014-15 (फरवरी 2015 से) से आगामी 5 वर्ष की अवधि में समंजन के लिए सुविचारित।							630.94	630.94	630.94
	(ख) 31 मार्च, 2012 तक स्थापित हो जाने वाली परिसंपत्तियों के साथ इन-मोशन प्रणाली, एकल रेल लाइन से संबंधित परिसंपत्तियों के सकल ब्लाक में जोड़े जाने के संदर्भ में, जिसे एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लगाया नहीं गया, पिछले प्रशुल्क आदेश अनुमत आईओसीई और प्रचालन लागत का प्रभाव। अतः 2014-15 (फरवरी 2015 से) और 2015-16 के वर्तमान चक्र में आगामी 5 वर्षों की अवधि में 100% समंजन के लिख सुविचार किया गया और शेष प्रश्न प्रशुल्क चक्र अवधि में समंजित किया जायेगा। [जनवरी, 2015 के आदेश में इस अतिरेक को 2014-15 और 2015-16 में समायोजित किया गया था।]							204.24	204.24	204.24
XIX	पिछले अतिरेक के समायोजन के पश्चात् निवल अतिरेक/(घाटा)	0.00	0.00	0.00	-3135.85	-4781.82	-5664.72	(4,076.82)	(5,179.12)	(5,999.06)
XX	निवल अतिरेक / (घाटा)				-31%	-48%	-56%	-40.58%	-51.55%	-59.72%
XXI	प्रचालन आय के % के रूप में औसत निवल अतिरेक / (घाटा)				-45%			-50.62%		

अनुलग्नक - II (ग)

साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड
बर्थ किराया कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण

(रु. लाख में)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			एस डब्ल्यू पी एल द्वारा मौजूदा टैरिफ पर अनुमानित			एस डब्ल्यू पी एल के अनुमान प्राधिकरण द्वारा संशोधित		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
					अनुमान	अनुमान	अनुमान	वास्तविक	अनुमान	अनुमान
	यातायात (एमएमटीपीए में)	8.52	9.13	11.03	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50
	क्षमता (एमएमटीपीए में)	5.00	7.50	7.50	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
I	कुल प्रचालन आय									
	(i) कार्गो प्रहस्तन आय									
(i)	(ii) पोत संबंधी आय	7831.18	8437.79	10280.55	5529.90	5540.20	5551.00	6382.31	6367.03	6355.59
	(iii) अन्य आय									
	योग (I से II)	7831.18	8437.79	10280.55	5529.90	5540.20	5551.00	6382.31	6367.03	6355.59

II	प्रचालन लागते (मूल्यहास के अतिरिक्त)									
(i)	(i) कार्गो प्रहस्तन व्यय	262.20	363.53	456.69	2726.20	2862.50	3005.60	318.72	334.66	351.39
(ii)	(ii) उपस्कर चालन लागते	165.57	197.70	239.93	626.25	645.90	729.20	217.50	232.44	242.31
(iii)	(iii) अनुरक्षण कर्षण	0.00	0.00	0.00	200.00	140.00	140.00	0.00	0.00	0.00
(iv)	(iv) रायल्टी/राजस्व हिस्सा	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(v)	(v) पट्टा किराया सी करार के अनुसार	258.87	375.24	339.40	0.00	0.00	0.00	368.96	386.95	406.29
(vi)	(vi) बीमा	38.10	38.75	39.82	44.80	63.00	69.20	54.86	59.64	65.48
(vii)	(vii) अन्य व्यय	0.00	0.00	0.00	23.70	23.70	23.70	0.00	0.00	0.00
	योग (i से vii)	724.74	975.22	1075.84	3620.95	3735.10	3967.70	960.04	1013.69	1065.47
III	मूल्यहास	570.60	553.50	855.00	836.40	848.40	898.40	880.00	905.00	905.00
IV	उपरीव्यय									
(i)	(i) प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	267.60	231.17	315.09	571.30	616.10	664.60	322.84	330.78	338.92
(ii)	(ii) सामान्य उपरिव्यय	65.18	52.82	134.52	215.00	220.30	225.70	137.83	141.22	144.70
(iii)	(iii) आरंभिक व्यय तथा अपक्रंट भुगतान बट्टे खाते	0.00	0.00	0.00	38.40	38.40	38.40	0.00	0.00	0.00
	योग (i से iii)	332.78	283.99	449.61	824.70	874.80	928.70	460.67	472.00	483.62
					0.00	0.00	0.00			
V	प्रचालन अतिरेक / (घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	6203.06	6625.08	7900.10	247.85	81.90	-243.80	4081.60	3976.34	3901.50
VI	वित्त तथा विविध आय (एफएमआई)									
(i)	(i) परिसंमतियों की बिक्री पर लाभ							0.00	0.00	0.00
(ii)	(iii) अन्य (प्रतिभूमि जमा से प्रतिफल का क्रेडिट)	0.00	0.00	0.00	296.20	311.00	326.60	0.00	0.00	0.00
(iii)	(v) Insurance Claims	0.00	0.00	0.00	-	-	-	0.00	0.00	0.00
	योग (i से v)	0.00	0.00	0.00	296.20	311.00	326.60	0.00	0.00	0.00
VII	वित्त तथा विविध आय (एफएमआई)									
(i)	(i) अन्य प्रचालन	5.75	3.13	6.85	4.80	5.00	5.30	2.40	2.52	2.65
	योग (i से iv)	5.75	3.13	6.85	4.80	5.00	5.30	2.40	2.52	2.65
VIII	एफएमआई से घटा एफएमई (VI) - (VII)	-5.75	-3.13	-6.85	291.40	306.00	321.30	-2.40	-2.52	-2.65
IX	ब्याज और कर पूर्व अतिरेक (V)+(VIII)	6197.31	6621.95	7893.25	539.25	387.90	77.50	4079.20	3973.82	3898.85

X	नियोजित पूंजी	8111.70	12104.85	11548.05	12560.00	11478.10	10553.00	11668.05	10763.05	9858.05
XI	आरओसीई-न्यूनतम अनुमत@ 16%	1297.87	1936.78	1847.69	1884.00	1721.72	1582.95	1866.89	1722.09	1577.29
XII	क्षमता उपयोग	1.70	1.22	1.47	1.07	1.07	1.07	1.07	1.07	1.07
XIII	क्षमता के लिए आरओसीई समंजन	1297.87	1936.78	1847.69	1884.00	1721.72	1582.95	1866.89	1722.09	1577.29
XIV	निवल अतिरेक / (घाटा) (IX) - (XIII)	4899.44	4685.17	6045.56	-1344.75	-1333.81	-1505.45	2212.31	2251.73	2321.56
XV	निवल अतिरेक / (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XIV/II में %)	62.56%	55.53%	58.81%	-24.32%	-24.08%	-27.12%	34.66%	35.37%	36.53%
XVII	पिछले 3 वर्षों में (2013-14 से 2015-16) में उपाजित अतिरिक्त अधिशेष का 40%	476.78						158.93	158.93	158.92
	(क) पिछले 3 वर्षों में 2010-11 से 2012-13 उपाजित निवल अतिरिक्त अतिरेक का 50% एजी की राय के अनुसरण में 2014-15 (फरवरी 2015 से) से आगामी 5 वर्ष की अवधि में समंजन के लिए सुविचारित।							70.10	70.10	70.10
	(ख) 31 मार्च, 2012 तक स्थापित हो जाने वाली परिसंपत्तियों के साथ इन-मोशन प्रणाली, एकल रेल लाइन से संबंधित परिसंपत्तियों के सकल ब्लाक में जोड़े जाने के संदर्भ में, जिसे एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लगाया नहीं गया, पिछले प्रशुल्क आदेश अनुमत आईओसीई और प्रचालन लागत का प्रभाव। अतः 2014-15 (फरवरी 2015 से) और 2015-16 के वर्तमान चक्र में आगामी 5 वर्षों की अवधि में 100% समंजन के लिख सुविचार किया गया और शेष प्रश्न प्रशुल्क चक्र अवधि में समंजित किया जायेगा। [जनवरी, 2015 के आदेश में इस अतिरेक को 2014-15 और 2015-16 में समायोजित किया गया था।]							22.69	22.69	22.69
XIX	पूर्व अतिरेक के समायोजन के प्रश्चात् निवल अतिरेक / (घाटा)	0.00	0.00	0.00	-1344.75	-1333.81	-1505.45	2464.03	2503.45	2573.27
XX	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अतिरेक / (घाटा)				-24%	-24%	-27%	38.61%	39.32%	40.49%
XXI	% प्रचालन आय में औसत निवल अतिरेक / (घाटा)				-25.2%			39.47%		

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 21st December, 2016

No. TAMP/40/2016-SWPL.—This Authority, in exercise of the powers conferred by Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), had disposed off the proposal received from the South West Port Limited (SWPL) for general revision of its Scale of Rates in the Meeting of this Authority held on 17 November 2016. Considering the time involved for notifying (Speaking) Order along with the Scale of Rates, approved by this Authority, this Authority decided to notify only the Scale of Rates immediately. Accordingly, the Scale of Rates approved on 17 November 2016 was notified in the Gazette of India on 30 November 2016 vide Gazette No.433. It was stated in the said Notification that this Authority will notify the Speaking Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the Speaking Order connected with disposal of the proposal of the SWPL for general revision of its Scale of Rates for Berth 5A and 6A in the Mormugao Port Trust as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/40/2016-SWPL

South West Port Limited

- - -

Applicant

QUORUM:

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 17th day of November, 2016)

This case relates to the proposal dated 6 July 2016 received from South West Port Limited (SWPL) for general revision of its Scale of Rates (SOR).

2.1. This Authority vide its Order no. TAMP/19/2013-SWPL dated 2 January 2015 had passed an Order approving the existing SOR of SWPL which was notified on 2 February 2015 vide Gazette No.51. The validity of the SOR was prescribed till 31 March 2016.

2.2. In the said Order, based on the net surplus reflected in cost statement estimated for the years 2013-14 to 2015-16, an across the board reduction in tariff of 14% was effected as against 12% increase in tariff of Cargo Handling charges and Dust suppression charges sought by the SWPL.

3.1. With reference to the said Order dated 2 January 2015, the SWPL filed the Review Application in March 2015 seeking review of the Order dated 2 January 2015 passed by this Authority.

3.2. This Authority passed an Order dated 15 January 2016 disposing of the Review Application of SWPL which was notified in the Gazette of India on 4 March 2016 vide Gazette No.82. In the said tariff Order, this Authority decided to prescribe the tariff for the remaining period of the current tariff cycle viz., January 2016 to March 2016 at the tariff level prevailing at the pre-revised tariff i.e., tariff approved in the pre-revised tariff Order No. TAMP/11/2011-SWPL dated 26 July 2011 for the reasons given in the said Order. The validity of the SOR was prescribed till 31 March 2016 as in the Original Order.

4.1. The SWPL vide its e-mail dated 8 June 2016 requested this Authority to grant time upto 30 June 2016 to file the proposal stating that finalization of Audited Accounts was about to close; and, it is in the process of finalizing the tariff revision proposal with the audited accounts of the company. The SWPL also requested to allow it to continue to levy the SOR approved by this Authority in the Order dated 15 January 2016.

4.2. In view of the above submissions made by SWPL, this Authority vide Order dated 21 June 2016 granted time till 30 June 2016 to SWPL to file its proposal for revision of SOR. The SWPL was advised to file its proposal within the extended time. Since the validity of the existing SOR of SWPL expired on 31 March 2016 and recognising that it will take time to process and finalise the case on receipt of the proposal from SWPL, this Authority extended the validity of the existing SOR of SWPL from the date of its expiry till 30 September 2016 or till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates, whichever is earlier.

5. In this backdrop, the SWPL has vide its letter dated 6 July 2016 filed its proposal for general revision of its Scale of Rates following Tariff Guidelines, 2005. The salient features of the proposal filed by the SWPL for general revision of SOR are as follows:

(i). **Traffic:**

- (a). Actual traffic handled by SWPL vis-à-vis traffic projected by SWPL which was considered by this Authority in last Order is tabulated below:

Years	Projected traffic	Actual Traffic handled
2013-14	6.00 MMT	8.52 MMT
2014-15	6.25 MMT	9.13 MMT
2015-16	6.50 MMT	11.03 MMT

- (b). The traffic estimated for the current tariff cycle is 7.50 MMT per annum for each of the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19.

- (c). The SWPL has furnished the following reasons for the traffic projections of 7.5 MMT per annum in each of the years 2016-17 to 2018-19:

- (i). When the Project was completed, its terminal i.e., Berth No. 5A and 6A were the only coal terminal and SWPL had no competition either in cargo quantity or rakes availability. Presently, the port has developed Berth No.7 as coal terminal which has started commercial operation and needs railways rakes for evacuation of coal from its terminal also.
- (ii). The MOPT has awarded license for development of Berth 8, 9 and 9A which will also require rakes for evacuation of cargo. It is well known fact that the Mormugao Port Trust is environmentally very sensitive port because of its closeness to the Vasco Town. Movement of coal through road is not preferred. Hence, evacuation of cargo is primarily depending on rakes. After the development of Berth nos.8, 9 and 9A and operation of Berth 7 in full capacity, rakes availability will be a concern to utilize the capacity of the terminals.
- (iii). In light of the above, total cargo volume for Terminal 5A and 6A is projected at only 7.5 MMT per annum from FY 2016-17.

(ii). **Income:**

- (a). The operating income for the years 2016-17 to 2018-19 has been estimated based on the estimated traffic with reference to existing tariff as well as proposed tariff as given below: (Form 2B)

(₹. In Lakhs)

Year	Estimated income at existing tariff	Estimated income at proposed tariff
2016-17	15575.90	19495.10
2017-18	15586.20	19507.00
2018-19	15597.00	19519.60

- (b). Exchange rate has been considered at 1US\$ = ₹67 for income estimates for the future period.

(iii). **Expenditure Projections:**

- (a). **Cargo Handling Contract:**

The Company has awarded stevedoring and cargo handling contract for back-up operations including any liasoning works to JSW Infrastructure Limited for a period upto March 2019. Annual price escalation for this contract is 5% per annum.

- (b). **Repair and maintenance:**

Repairs and maintenance expenditure has been projected at 1.5% on mechanical assets and 0.5% for civil assets. As new equipment are being installed, lesser R&M expenses has been considered for the projected period.

- (c). **Equipment Running Costs:**

- (i). **Power:** The unit rate for 2015-16 has been based on the current tariff of the Goa State Electricity Board. The projections for next three years have been computed applying inflation factor of 3.76% for FY 2016-17 and thereafter.
- (ii). **Fuel:** The unit rate for 2016-17 has been based on the current tariff announced by the Government of India. In line with this and past experience, 3.76% increase in FY 2016-17 in fuel prices has been assumed.
- (d). **Depreciation:** has been computed on the basis of straight line method as per Schedule-II of the Companies Act, 2013.
- (e). **Royalty:**
As per Clause 2.8.1 of the revised tariff guidelines of 2005, revenue share at 13.1% (being the second highest bid for the Tender) has been considered as admissible expenses for tariff computation.
- (f). **Lease Rentals:** This has been projected on the basis of the provisions of the License Agreement (LA).
- (g). **Insurance cost:** is considered at 0.33% of the gross value of assets.
- (h). **Overheads:** The projections for 2016-17 to 2018-19 have been computed by applying annual inflation rate of 8.00% for staff cost and 3.76% for other expenses taking the actual expense figures for 2015-16 as the base. This is minimum increase in port sector.
- (i). **Preliminary Expenditure:** As was done in last tariff revision, SWPL has considered one tenth of preliminary expenditure every year in this proposal also.
- (iv). **Capital Expenditure:**
- (a). The total additions to the gross block projected is as follows:

Year	₹ in Crores
2016-17	138.00
2017-18	47.30
2018-19	25.00

- (b). The Company is in process to replace 2 Mobile Harbour Cranes with 2 Ship Unloaders. Total cost of these ship unloaders is approximately ₹130 crores. These ship unloaders are being installed on berth 6A. Total additions proposed in the year 2016-17 is ₹138 crores.
- (c). The Mechanical Handling System (including conveying system) is more than 10 years old and needs a fresh investment to meet the requirement of efficient operation. It is proposed to invest ₹47.30 crore approximately in the year 2017-18.
- (d). Also, the Company proposes to replace handling equipment in back-up area which will cost approximately ₹25 crores and will be procured in FY 2018-19.
- (v). **Optimal Capacity:**
- (a). The Optimal quay capacity is assessed at 10.73 MTPA as given below:

I (A) - Calculation of optimal Berth Capacity for Terminal 5A :

Shipping fleet composition at SWPL:	%	DWT
S1: Cape-size (80,000 DWT and above)	0	175000
S2: Panamax (50,000 DWT to 80,000 DWT)	80%	70000
S3: Handymax (below 50,000)	20%	45000
P1: Ship-day output for Capesize vessels	45,000	Tpd
P2: Ship-day output for Panamax vessels	25,000	Tpd
P3: Ship-day output for Handymax vessels	15,000	Tpd

Capacity Utilization Level 70%

Optimum Berth Capacity (5A) = 3.83 MTPA

$[70\% * \{(25000*80\%) + (15000*20\%)\} * 365]$

[There is an arithmetical error noticed in optimal berth capacity calculation. The optimal berth capacity is 5.88MTPA as against 3.83 MTPA arrived by the SWPL.]

I (A) - Calculation of optimal Berth Capacity for Terminal 6A:

Shipping fleet composition at Port of Mormugao DWT

S1: Cape-size (80,000 DWT and above)	0	175000
S2: Panamax (50,000 DWT to 80,000 DWT)	80%	70000
S3: Handymax (below 50,000)	20%	45000
P1: Ship-day output for Capesize vessels	45,000	Tpd
P2: Ship-day output for Panamax vessels	30,000	Tpd
P3: Ship-day output for Handymax vessels	15,000	Tpd

Capacity Utilization Level 70%

Optimum Berth Capacity (6A) = 6.90 MTPA

$[70\% * \{(30,000 \times 80\%) + (15,000 \times 20\%)\} * 365]$

Total Berth Capacity – (5A & 6A): 6.90+3.83 = 10.73 MTPA

- (b). Optimal stack yard capacity is assessed at 6.93 MTPA as given below:

Estimation of Optimal Stackyard Capacity

Capacity Utilization Level 70%

A: Area available for stack yard 33,000Sq m

U: Percentage of stack yard that can be used 80%

Q: Quantity that could be stacked per sq. m of area 15 T/ sqm

T: Turnover ratio of the plot in a year 25

Optimum Stack yard Capacity (B) = 6.93 MTPA

$[70\% * (33,000 \text{ sq.m.} \times 80\% \times 15 \times 25\%)]$

- (c). The optimal terminal capacity is the lower value of the Optimal Berth Capacity and Optimal Yard Capacity. Accordingly, Optimal Terminal Capacity is considered as 7.00 million tons per annum being lower of the two capacities.

(vi). Summary of Financial Projection:

A summary of the cost position based on the estimates for the years 2016-17 to 2018-19 at the existing tariff and proposed tariff as given in Form 3A is tabulated below:

(₹. in millions)

Sr. No.	Particular	At existing tariff			Total	At proposed tariff			Total
		2016-17	2017-18	2018-19		2016-17	2017-18	2018-19	
1.	Traffic in MMT	7.50	7.50	7.50	22.50	7.50	7.50	7.50	22.50
2.	Total Income.	1,616.83	1,719.10	1,829.22	5,165.15	1,625.61	1,758.19	1,868.30	5,252.10
3.	Total Expenditure	1,529.21	1,658.92	1,766.03	4,954.16	1,568.29	1,698.01	1,805.11	5,071.41
4.	Surplus Before Interest and Tax (2) - (3)	87.63	(-) 38.11	(-) 141.01	87.63	440.46	314.89	212.17	967.52
5.	Capital Employed	3,253.67	3,643.62	3,639.80		3,253.67	3,643.62	3,639.80	
6.	RoCE at 16%	488.05	546.54	545.97	1580.56	488.05	546.54	545.97	1580.56
7.	Net Surplus / (Deficit) (4) – (6)	(-) 400.42	(-) 584.65	(-) 686.98	(-) 1672.05	(-) 47.59	(-) 231.65	(-) 333.80	(-) 613.046

8.	50% Surplus of 2013-14 to 2015-16	200.80	200.80	200.80	602.40	200.80	200.80	200.80	602.40
9.	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	(-) 191.62	(-) 375.86	(-) 478.19	1045.67	(-) 161.20	(-) 22.86	(-) 125.00	309.06

An increase of 30% in cargo handling tariff (except storage tariff) and 17% increase in berth hire rate is just adequate to meet the expenses and allowable ROCE and admissible royalty. SWPL will, however to pay royalty as per License Agreement which is much higher.

(vii). Proposed Scale of Rates:

- (a). Berth Hire Charges: Considering the opex and deficit on revenue due to decrease in cargo volume and increase in unloading efficiency, it is proposed to increase the berth hire charges by 17% in comparison to existing tariff.
- (b). Cargo related charges:

A.	Cargo Handling Charges	
Sl	Particulars	% Hike proposed
1.	Berth 5A	
	Metal Products, steel coils, slabs	30%
	Iron Ore Pellets, and any other bulk cargo	30%
2.	Berth 6A	
	Coal (all types), coke (all types), metallurgical coke and charcoal	30%
	Limestone	30%
	Metal products, steel coils and slabs	30%
	Iron Ore Pellets, and any other bulk cargo	30%
3.	Wharfage	30%
4.	Storage charges	No Hike proposed
5.	Dust suppression charges	30%

(viii). Productivity:

In order to improve performance, SWPL has planned to increase the discharge and loading rates of various commodities as indicated below:

Tonnes / Per day			
Sl.	Cargo	Existing	Proposed
1	Coal	26,100	35,000
2	Coke	15,000	20,000
3	Limestone	19,100	25,000
4	Steel products	6,200	7,000

The faster discharge / loading of ships benefits the user but, reduces the income from berth hire accruing to SWPL.

6. In accordance with the consultation process prescribed, a copy of the SWPL proposal dated 6 July 2016 was circulated vide our letter dated 18 July 2016 to the MOPT and users/ user organisations seeking their comments. Users / user organisation have not furnished comments on the proposal of SWPL. The MOPT has furnished its comments subsequent to the joint hearing.

7. A joint hearing in this case was held on 22 August 2016 at the MOPT premises. At the joint hearing, the MOPT, SWPL and the concerned users/ user organizations have made their submissions.

8.1. As decided in the joint hearing, the SWPL vide our letter dated 26 August 2016 was requested to take action on the following points:

- (i). Furnish a copy of the power point presentation of the proposal made by the SWPL at the Joint Hearing.
- (ii). As agreed at the Joint Hearing, Mormugao Port Trust (MOPT) was requested to furnish its written comments on the proposal of SWPL in a week's time. The SWPL was requested to furnish its comments in three days thereafter.

8.2. With reference to the first point of action referred above, the SWPL has vide its email dated 7 October 2016 furnished a copy of the Power Point Presentation made by SWPL at the joint hearing.

8.3. With reference to the second point of action referred above, the MOPT has furnished its written comments on the subject proposal vide its email dated 27 August 2016. The comments received from the MOPT vide its email dated 27 August 2016 were forwarded to the SWPL as feedback information. The SWPL vide its email dated 2 September 2016 has furnished its comments on the comments of MOPT.

9.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the SWPL was requested to furnish additional information/clarifications on various points vide our letter dated 26 September 2016 with a request to furnish its response by 4 October 2016. The SWPL vide its email dated 03 October 2016 and 14 October 2016 has responded to our queries. A summary of the queries raised by us and the response of SWPL are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response from SWPL
A.	GENERAL:	
(i).	There is minor mismatch in the figure viz., Operating revenue, operating expenditure, Finance & Misc. Income (FMI), depreciation reported in Annual Accounts for the years 2013-14 to 2015-16 vis-à-vis the figure considered in the cost statement. Please reconcile the difference between the figures reported in the respective Annual Accounts and the cost statement.	SWPL has furnished reconciliation of figures in soft copy of the proposal.
(ii).	The figures considered in the cost statements for each of the years to be reconciled with the Audited Annual Accounts of the respective years, if not reconciled.	
(iii).	The SWPL is also requested to confirm that the figures furnished for the year 2015-16 is based on the audited accounts. The SWPL to also forward the copy of Independent Audit Report and Annexure to the Independent Auditors' Report for the year 2015-16.	
B.	FINANCIAL/COST STATEMENTS:	
	Analysis of actuals vis-à-vis estimates for the past period (Form-7): Clause 2.13. of the 2005 tariff guidelines mandates this Authority to review the actual physical and financial performance vis-à-vis the estimates relied upon in the previous tariff cycle. In this context, Form 7 of the format prescribed by this Authority for filing tariff proposal requires BOT operators to furnish requisite details. The SWPL has furnished the requisite Form 7. However, the figures considered in the Estimates column is not matching with the estimates considered in the last tariff Order dated 15 January 2016. The following points may also be taken into account while filing the said Form:	
(i).	The tariff Order of January 2015 effected reduction of 14% over the then existing tariff. The review Order of January 2016 restored the tariff prevailing prior to issue of January 2015 Order. The SWPL would have implemented the revised tariff from the effective date of implementation of January 2015 Order till the effective date of implementation of January 2016 Order i.e, 1 January 2016. Hence while	Revenue and expenditure for the period of April 2013 to March 2016 is taken from the audited accounts and hence all impact of tariff revision have been effected.

	compiling Form 7, the income estimates considered in January 2015 Order may be suitably adjusted to capture the effect of reduction approved by this Authority and implemented by the SWPL for the interim period.	
(ii).	As stated earlier, there is minor mismatch in the figure viz., Operating revenue, operating expenditure, Finance & Misc. Income (FMI), depreciation reported in Annual Accounts for the years 2013-14 to 2015-16 vis-à-vis the figure considered in the cost statement. Please reconcile the difference between the figures reported in the respective Annual Accounts and the cost statement and correct the figures in the Form-7.	Reconciliation with linked figures provided in soft copy of the proposal.
(iii).	The Guidelines provide flexibility to the BOT Operators to reduce the rates at their discretion on commercial consideration, if they so desire. Such reduction, if any, granted by SWPL may be quantified and listed out for each of the years 2013-14 to 2015-16 for our information.	The Company has not given any discount over tariff to any of its customers.
C.	Capacity calculation:	
	For the purpose of assessing the capacity, the SWPL has followed the approach prescribed in the 2008 guidelines. Though the upfront tariff guidelines of 2008 are not applicable to the existing terminals, the following points need to be addressed with reference to the estimation of capacity furnished by SWPL:	
(i).	The SWPL has stated that ship day output for unloading cargo (coal) prescribed in the guidelines is 45,000 tonnes/ day for capex vessel, 30,000 tonnes/ day for panamax vessels and 15,000 tonnes/ day for handy size/handy max vessels and accordingly assessed the Optimum berth capacity of Berth 5A at 3.83 MTPA and for Berth 6A at 6.90 MTPA. However, the output norms considered by SWPL do not match with the output norms prescribed at 50,000 tonnes/ day, 35,000 tonnes/ day and 15,000 tonnes/day for corresponding vessels categories in the 2008 guidelines for coal terminal. In this regard, the average discharge rate and the average loading rate for handling each of the cargo items by panamax / handymax vessel may be furnished for the last three years. The productivity level expected to be achieved during the next three years taking into consideration the replacement of 2 HMCs, 2 Ship unloaders, Mechanical handling System and handling equipment at backup area as proposed by the SWPL may also be indicated.	Considering the norms prescribed in 2008 guidelines, berth capacity is increased to 7.92 MMTPA. But as the yard capacity still remains at 6.93 MMTPA, hence the capacity of terminal 5A and 6A is approximately 7 MMTPA.
(ii).	Berth nos.5A and 6A operated by SWPL are for handling various cargo such as coal / coke, limestone, steel products, etc. The handling rate will vary depending on the type of cargo handled and share of different vessel size. Optimal quay capacity assessment may be modified to capture these vessel parameters	Capacity of the berth 5A and 6A is calculated based on cargo unloading rate of coal which is fastest among the cargo being handled at the terminal, hence capacity of the berth is taken at higher level. Any adjustment after considering limestone or other cargo will effectively reduce the capacity of the terminal.

	and productivity of various cargo.	
(iii).	<p>For estimation of Optimal Stackyard Capacity, the SWPL has considered stacking factor of 15 tonnes per sq. mtr. and turnover ratio of 25. The average actual stacking factor and turnover achieved in the last three years and other evacuation facilities may also be indicated. Optimal yard capacity may be re-assessed to capture the improved parameters achieved/ achievable by SWPL in terms of stacking factor and turnover ratio.</p> <p>The SWPL may review and modify the optimal quay and yard capacities in the light of the above observation.</p>	<p>SWPL achieved higher throughput during previous years due to various factors like availability of rakes and absence of any major competition. These factors, particularly, absence of competition is no more there, as Berth 7 is sharing at least 2 rakes a day which may increase over the period and hence, stack yard efficiency will not remain as previous years. Therefore, calculation of yard capacity based on last 3 years performance parameters would not be applicable.</p>
D.	Traffic Estimates	
(i).	<p>The SWPL has estimated the traffic at the uniform level of 7.5 million tonnes per annum for all the years 2016-17 to 2018-19. The SWPL has proposed an aggregate investment of ₹2103 million for replacement of existing equipment viz., 2 HMCs, 2 Ship unloaders, Mechanical handling System and handling equipment at backup area during the period 2016-17 to 2018-19. The SWPL is requested to clarify how the investment proposed will not have any impact on the traffic estimation of the years 2016-17 to 2018-19.</p>	<p>Replacement of MHCs with Ship unloaders and refurbishment of Mechanical handling system is primarily to meet growing requirement of unloading equipment with longer outreach. The Port Trust has proposed capital dredging to increase draft of navigational channel for cape size vessels. As this project was announced 2 years back and to meet with the requirement of cape vessel handling, the Company ordered ship unloaders to replace MHCs which have run most of their operational life. However, considering the recent update of the dredging project, cape vessels may not come in near future leading to these ship unloaders will not able to perform to their capacity.</p>
(ii).	<p>The reason for not considering any traffic growth may be explained with proper justification.</p>	<p>Traffic growth for terminal 5A and 6A was not considered for the following reasons:</p> <p>(i). Increased competition from Berth 7 operator which shares rakes available every day to the Port. During last 3 years, rakes shared by berth 7 was on an average less than 1 rake a day which is increased to 2 rakes a day. With less rakes available to SWPL, cargo throughput will be reduced.</p> <p>(ii). During financial year 2015-16, Goa Pollution Control Board has given notice to the Port that due to environmental factors, Port Trust should consider to reduce its cargo throughput by 25% every year on its terminal 6A and 7.</p> <p>In light of the above factors, estimated cargo throughput is limited to 7.5 million MT only.</p>
(iii).		
(a).	<p>The actual Lime stone cargo handled by the SWPL reported in Form 2A in the years 2014-15 and 2015-16 is 0.11 million tonnes and 0.46 million tonnes respectively. As against that, the SWPL has estimated the traffic at 0.10 million tonnes with a decrease in traffic 78% over the actual cargo handled in 2015-16 by the SWPL. The substantially low estimate in the traffic of lime stone please be justified.</p>	<p>For 2015-16, all figures of operation and financials have been taken at actuals. Decision on Cargo category and quantity is totally customers prerogative and SWPL estimates cargo quantity and category after discussion with the customers.</p>

(b).	Similarly, the actual foreign steel cargo handled by the SWPL reported in Form 2A for the years 2013-14 to 2015-16 is 0.90 million tonnes, 0.93 million tonnes and 0.57 million tonnes respectively. As against that, the SWPL has estimated the traffic at 0.10 million tonnes with a decrease in traffic 82% over the actual cargo handled in 2015-16 by the SWPL. Justify the substantially low estimate in the traffic may please be justified.	At the time of preparation of estimates, steel market all over the world is subdued and China is, in fact, dumping steel products from their overcapacity steel plants to all over the world and hence lower throughput is estimated.
(c).	The ratio of percentage of steel cargo handled from Foreign going vessel and coastal vessels during the years 2013-14 to 2015-16 is 87:13. However, while estimating the steel cargo for the years 2016-17 to 2018-19, the SWPL has considered the ratio at 25:75. Furnish the reasons for estimating the coastal steel cargo at 75% against actual 13%.	<p>For next three years as export market for steel products is expected to be remain subdued, hence export of steel products is estimated lower than the coastal transportation.</p> <p>Steel Cargo Assumption:</p> <p>JSW Steel is main customer to export steel cargo from terminal 5A. Its steel business depends on various government policies and international steel market scenario Previous year, Indian steel sector was facing challenges from Chinese steel market because of overcapacity steel industry of China started dumping steel products in India and other major steel consuming countries. Domestic as well as export market for steel industry was very subdued. To make a level playing field, Government of India stipulated Minimum Import Price (MIP) for various steel products which made domestic demand for local steel industry.</p> <p>Considering this scenario may continue due to subdued international economy, after discussion with our customers, we estimated that steel exports from our terminal will be very minimal and accordingly we estimated lesser volume of which coastal shipment will be more than export.</p>
E.	Income Estimation	
(i).	The revenue from demurrage/storage charges etc. is reported as ₹30.23 million, ₹36.15 million and ₹32.18 million for the years 2013-14 to 2015-16 respectively. Whereas, the estimates for 2016-17 to 2018-19 is ₹10 million each of the year. The SWPL to explain the reasons for estimating reduction in the revenue from demurrage/storage charges etc. in the years 2016-17 to 2018-19 in comparison to the actual storage revenue reported.	Higher revenue from storage was accrued because of higher volume handled. Lesser volume in turn will have lesser congestion in evacuation line and hence lesser storage income considered.
(ii).	Revenue from operations shown under Schedule 16 of the Annual Accounts of the SWPL for the years 2013-14 to 2015-16 reports the gross revenue. From that, service tax recovered is excluded and the net revenue is reported in the Annual Accounts which is considered as the operating income in the cost statement for the years 2013-14 to 2015-16. In this regard, the following points need to be confirmed/ clarified/ explained:	
(a).	Please confirm whether the treatment given by	As per the Accounting Standard if revenue is

	the SWPL of capturing the service tax recovered under the gross revenue is in line with the accounting treatment required to be followed in this regard. It is understood from Major Port Trusts that service tax payable/ recoverable are maintained in separate account and do not form part of the revenue or expenses.	represented including Service Tax/ Excise Tax then the same is deducted and net revenue presented before considering any profit. In line with this standard practice, net income considered for the proposal.
(b).	Please confirm and certify that the income for the years 2013-14 to 2015-16 as well as estimates of 2016-17 to 2018-19 reported in the cost statements excludes service tax component both on the income side as well as expense side.	Yes, we have excluded service tax from revenue as well as expense for proposal.
(iii).	The existing Scale of Rates does not prescribe any tariff for supply of water to vessels. Actual income for the years 2013-14 to 2015-16 also does not report any income from this service. The SWPL now proposes for separate tariff for supply of water to vessels. The SWPL is requested to explain the existing arrangement for this service. The SWPL to explain the reasons for prescribing new tariff and basis for arriving at the proposed rate of US\$ 3.3069 per 1000 liters for foreign going vessels. Further, the SWPL has not considered any income estimates for the years 2016-17 to 2018-19. If no income was estimated by SWPL then, justify the relevance of prescribing tariff for this item in the Scale of Rates.	Tariff from water supply can be excluded from the proposed SOR.
(iv).		
(a).	The rates set by this Authority are ceiling levels only. Indicate the discount, if any, allowed by SWPL over the ceiling rates during the year 2013-14 to 2015-16. The revenue impact of such discounts allowed may also be quantified.	No discount offered to any customer during previous years.
(b).	Confirm that the income estimated for the years 2016-17 to 2018-19 are at the rates prescribed in the existing Scale of Rates of SWPL. Confirm the income estimates do not capture tariff reduction/ concession, if any, to be granted by SWPL in the years 2016-17 to 2018-19 on account of flexibility available to Port Trusts/ BOT operators.	There is no discount or rate reduction assumed for the period 2016-17 to 2018-19.
(v).		
(a).	The total number of vessels handled at SWPL berths reported at 174, 187 and 179 during the years 2013-14 to 2015-16 respectively and the number of vessels estimated to be handled is 181, 183 and 186 for the years 2016-17 to 2018-19 respectively. However, the income from berth hire is estimated to reduce from 1028.06 million reported in the year 2015-16 to 552.99 million in the year 2016-17 (-85.91%), 554.02 million in the year 2017-18 (-85.56%) and 555.10 million in the year 2018-19 (85.20%) in spite of increase in the estimate of vessels to be handled in all the three years by 2 vessels, 4 vessels and 7 vessels. The	<p>During FY 2015-16 SWPL has handled 179 vessels comprising 128 foreign going vessels for coal, other foreign going vessel 40 and 11 coastal vessels. Whereas, it is estimated that during FY 2016-17 foreign going coal vessel would be 100, other foreign going vessel 12 and coastal vessel 67. Increase in number of vessel is only due to increase in coastal vessels which have lesser GRT and lesser tariff (60% of foreign going vessel).</p> <p>Further, for the proposed period, average discharge rate has been considered higher than the actual during previous years, which effectively reduces berth days and hence lesser berth higher</p>

	estimates of the vessel relating income at reduced level to be justified.	income.
(b).	<p>The MOPT while furnishing its comments on the proposal of SWPL for general revision of SOR has commented that the SWPL has shown the no. of vessels handled of 60000 GRT and above as NIL and not estimated any vessels under this slab even though it has handled 7 vessels each in 2015-16 and upto 19.08.2016 (2016-17). The specific reasons for non-disclosure of vessels handled in 2015-16 and upto 16.08.2016 (2016-17) under this slab may be clarified.</p>	<p>While considering estimate for annual financials, GRT of more than 60,000 is not considered due to delay in cape dredging project. Vessels handled in first few months which have higher GRT were trial shipment by the customer to assess operational and financial viability of large size vessels and these higher GRT vessels are not regular calling vessels. Also, tariff for such vessels were considered in line with regularly calling vessels.</p> <p>Vessels handled of GRT 60,000</p> <p>SWPL had handled a few vessels of GRT more than 60,000 in FY 2015-16 and some in first 2 months in FY 2016-17. These vessels were partially loaded as draft at Mormugao Port was not enough for direct berthing of fully loaded cape vessels. For vessels handled in 2015-16, revenues are taken as per rates notified by TAMP for Panamax vessels which are reflected in actual financials stated in proposal.</p> <p>These cape vessels were called on at SWPL keeping an assumption by the customer that Port Trust is increasing draft at Mormugao Port. Capital dredging project was planned by the Port Trust to increase draft to facilitate cape vessels' direct berthing at terminals 5A, 6A and other berths of the Port. It was assumed that bringing cargo in cape vessels will be more economical and operationally more efficient.</p> <p>Port Trust had awarded capital dredging work in FY 2015-16 and it was expected that during FY 2016-17 the project will be completed and fully loaded cape size vessels will be able to come directly alongside berth. In light of this, to test the equipment's efficiency and terminal's other facility a few partially loaded cape size vessels called on at Berth 6A. It is also to be noted that these vessels were partially unloaded at other ports which have enough draft to berth cape vessels, like Krishnapatnam Port. At that time, difference in freight charges between cape and Panamax vessels were enough to negate the additional logistics cost for the customers to bring partially loaded cape vessels from Krishnapatnam Port to Mormugao Port. Currently this difference is also not available to call partially loaded cape vessels.</p> <p>Later, capital dredging project was postponed due to objections raised by local people in National Green Tribunal (NGT). After hearing objections from public NGT imposed penalty on Port Trust for taking up this project. Considering the present scenario, it is very unlikely that the project will be completed within next 3 years.</p> <p>In light of the above, SWPL in its proposal for tariff, not assumed any vessel of GRT more than 60000.</p>

F.	Operating Cost	
(i).	The SWPL at point no. 3.3 has stated that, it has escalated the power, fuel cost and other overheads by 3.76% p.a. The SWPL has also stated that the staff cost is escalated by 8% p.a. In this regard, SWPL may kindly note that the escalation factor adopted by this Authority in respect of tariff cases filed under Tariff Guidelines, 2005 to be disposed during the year 2016-17 is 2.46%.	As per the letter received from the TAMP, 2.46% escalation considered in place of 3.76%. [The SWPL has, however, in the revised cost statement furnished along with its reply not modified the annual escalation to 2.46% as stated by it]
(ii).	Operating and Direct Labour (Cargo Handling Expenses):	Operating and Direct Labour (Cargo Handling Expenses):
(a).	<p>The SWPL has stated that it has awarded stevedoring and cargo handling contract for back-up operations including any liasoning works to JSW Infrastructure Limited for a period upto March 2016 and an annual escalation @ 5% p.a. was considered for this contract.</p> <p>In this regard, confirm whether the relevant service provider engaged for stevedoring and cargo handling contract for back-up operations including any liasoning works is after following a competitive bidding process and arm's length relationship is maintained for such transaction.</p> <p>Furnish a copy of valid contract for the period upto March 2016 and for the period covering the year upto 2018-19 to justify the estimates.</p> <p>Please furnish detailed computation of cargo handling expense indicating the unit rate adopted giving reference to the unit rate in the contracts and the traffic projected to justify the expense considered under this head for each of the years 2016-17 to 2018-19.</p>	<p>Cargo handling contract given to JSW Infrastructure Limited is for the period upto March 31, 2019 with an annual escalation of 5%. This contract is in line with transfer pricing guideline issued by the Income Tax Act, 1961 and Companies Act, 2013. JSWIL under the cargo handling contract has been engaged for all the cargo handling services after considering various offers and decided on arms length basis and is subject to transfer pricing audit as required under Income Tax laws.</p> <p>The Contract copy is enclosed for your reference.</p>
(b).	The average operating and direct labour cost is estimated to increase by 1.30% for the year 2016-17 and 5% each of the years 2017-18 and 2018-19. Justify the escalation in cost estimated by SWPL in the light of applicable WPI for the year 2016-17 as brought out in point 6(i) above.	Increase in operational cost is due to long term contract entered into by SWPL. Contract is finalized based on historical WPI of previous 5 years. The contract for the same is enclosed for your reference.
(iii).	Equipment running cost:	
(a).	Power Cost:	
(i).	The average power cost per tonne is increased by 31.79% during the year 2015-16 over the actuals of 2014-15. The steep increase to be justified.	During FY 2015-16 In-Motion wagon loading system was fully operational which increased rakes turnaround time. This system is running on power hence the power cost increased from FY 2015-16.
(ii).	The unit cost of power estimated at ₹5.88 for the year 2016-17 may be substantiated with copies of latest bill of two months.	Electricity bill is attached.
(b).	Fuel Cost:	
(i).	The unit fuel cost per liter is estimated to	Fuel cost is linked with the crude price

	increase by 10% for all the years 2016-17 to 2018-19 over the actuals/estimates of the respective years and 5% each of the years 2017-18 and 2018-19. Justify the escalation in cost estimated by SWPL in the light of applicable WPI for the year 2016-17 as brought out in point 6(i) above.	internationally. Crude price during the month of April 2016 was hovering around USD 40 per barrel and in month of June 2016, at the time of proposal submission, had crossed USD 50 per barrel. At present the price of 1-barrel crude is around USD 45. Due to the uncertainty of the crude price, which is at lower level of it medium term historic price, 5% escalation is assumed for fuel cost.
(ii).	The unit cost of fuel estimated at ₹49.50 / ltr. for the year 2016-17 may be substantiated with copies of latest fuel bills of two months.	Fuel Bill is attached.
(c).	Repairs & Maintenance Cost:	
(i).	The repairs and maintenance cost is stated to have been estimated at 1.5% on gross block of mechanical assets and 0.5% for civil assets. However, the actual repairs and maintenance cost shown at sl. No. A (c) in Form-3B at ₹70.65 million, ₹81.05 million and ₹102.54 million for the years 2013-14 to 2015-16 with an increase by 14.72% and 26.51% during the years 2014-15 and 2015-16. The SWPL further estimated to increase the R&M Cost by 10.54%, 3.29% and 19.43% for the years 2016-17 to 2018-19 respectively over the actuals/ estimates. Justify the escalation in cost estimated by SWPL in the light of applicable WPI for the year 2016-17 as brought out in point 6(i) above.	The Company installed in-motion wagon loading system and ship unloaders in place of MHCs. These equipment needs regular maintenance to keep them functional. As these equipments are new and recently installed, comparison of Repair and maintenance expense with previous years will not be prudent. As per the standard norm, civil structures need 1% R&M cost and Mechanical equipment needs 5% R&M cost. Instead of standard norm, tariff proposal assumed much lower R&M expenses as 1.5% for mechanical and 0.5% for civil structures.
(ii).	Confirm and show that one time major repairs and maintenance cost, if any, incurred during the past period are not considered while estimating this cost item for the years 2016-17 to 2018-19.	SWPL has not considered any major repairs during previous years.
	Lease rental:	
(iv).	Confirm that unit rate considered for estimating the lease rental is as per the rate approved by this Authority and in line with the provisions in the License Agreement. Also, give reference to the unit rate of lease rent adopted from the schedule of lease rent approved by this Authority for MOPT.	Lease rental considered for the proposal is in line with license agreement and the same is being charged by the Port Trust.
(v).	Insurance premium: Furnish a copy of the insurance cover taken by the SWPL for the years 2015-16 and 2016-17 to substantiate the estimates of insurance premium cost.	Insurance premium receipt is attached.
(vi).	Other expenses: The other expenses is estimated to increase by 3.76% p.a. for the year 2016-17 over the actuals of the respective previous year and estimated at the same level for the years 2017-18 and 2018-19. Justify the escalation in cost estimated by SWPL in the light of applicable WPI for the year 2016-17 as brought out in point 6(i) above.	Annual escalation on other expenses has been corrected to 2.46% as per the letter received.
(vii).	Management and General Overhead:	
(a).	The Management & Administrative Overhead shows an increase from ₹99.72 million in the year 2014-15 actuals to ₹132.44 million in the year 2015-16 i.e., 32.81% which is further	Management and administrative overhead consists primarily HR Expenses which was increased by 8 to 10% every year. The escalation in HR Expense is kept in line with industry benchmark to retain the

	escalated by 7.86% per annum for the subsequent two years 2017-18 and 2018-19 over the estimates of the respective previous years. Justify the steep increase in Management & Administrative Overhead.	employees.
(b).	The General Overheads shows an increase from ₹40.51 million in the year 2014-15 actuals to ₹52.46 million in the year 2015-16 i.e., 29.53% which is further escalated by 3.76% per annum for the subsequent three years 2016-17 to 2018-19 over the estimates of the respective previous years. Justify the steep increase in General Overheads under Management and General Overhead Expenditure.	General overheads increased due to CSR expenses which is applicable from last year. This expenditure is in line with Companies Act, 2013 and depends on Profit Before Tax of previous three years. During FY 2015-16 the Company has spent ₹12.90 million on CSR.
(viii).	Depreciation:	
(a).	As per clause 2.7.1. of the tariff guidelines, the depreciation has to be computed based on the straight line method with life norms adopted as per Companies Act or based on life norms prescribed in the concessional agreement, whichever is higher. Please confirm whether the computation of depreciation is as per this tariff guideline provision.	Depreciation is calculated based on Companies Act, 2013.
	The Companies Act, 2013 has been announced by the Ministry of Corporate Affairs. Please confirm whether the depreciation rate considered by SWPL is based on the provisions of Companies Act, 2013. Also, indicate the depreciation rate considered by the SWPL for each item of asset based on the useful life of assets prescribed in the Companies Act 2013 giving reference to the relevant provision in the said Act.	Depreciation rates: i) Civil structure – 5% ii) Mechanical equipment – 5% (as per the life of the asset provided in the Companies Act) iii) Furniture and fixture - 8% iv) Others – 20%
(ix).	Preliminary Expense Write off:	
(a).	In the cost statement, the SWPL has shown the annual written off @ ₹9.60 million towards preliminary expenses. It has, however, not made corresponding adjustment in the depreciation and gross block/ net block of assets. The SWPL is requested to make necessary adjustment in the gross block of assets, depreciation and net block of the assets with reference to the capitalized preliminary expense and amortization thereof. Also, reconcile the gross block, depreciation and net block as per the books of accounts for the years 2013-14 to 2015-16 with the corresponding figures in the cost statement. Return may be considered on the un-amortized preliminary expense for each of the years both for the past period (i.e. 2013-14 to 2015-16) and the future period (2016-17 to 2018-19).	The Company has charged preliminary expenses in the same years when it was incurred, hence it is taken as addition as capital employed and no adjustment required in the gross block/ net block.
G.	Finance & Miscellaneous Income (FMI):	
(i)	The average FMI reported for the years 2013-14 to 2015-16 is around ₹100 million. However, the SWPL has estimated an FMI at ₹	FMI is primarily based on interest income on Fixed Deposit and scrap sales. Due to lower throughput and lesser profitability, the Company is expected to

	59.24 million in the year 2016-17 and further estimated to increase the same by 5%. Reasons for low estimation may please be furnished.	earn lesser FMI in future. Fixed Deposit interest rates are also expected to be lowered by the Banks in near future.
(ii).	The SWPL has not estimated any income from scrap sale against the investments proposed for replacement of various assets in the years 2016-17 to 2018-19.	Scrap sale amount will be very nominal and while calculating other income the same has been considered.
H.	Finance & Miscellaneous Expenses (FME): The FME considered in the cost statement by the SWPL is ₹ 2.30 million, 0.91 million and 0.91 million in the years 2013-14 to 2015-16 respectively. The FME is estimated to increase by 5% p.a. during the years 2016-17 to 2018-19 respectively over the previous years actuals/estimates. Please furnish the nature of expenses considered under this head and basis for considering the 5% increase over the respective previous years actuals / estimates.	FME constitutes other expenses like Stamp duty paid on various contracts, compliance expenses relating to the contractor and suppliers etc. with increase contractor and suppliers due to extra equipment, it is assumed that FME will increase by 5% every year. It should be noted that FME is already at lower base of ₹0.96 million.
I.	Capital Employed:	
(i).	Net Fixed Assets: The gross fixed assets, depreciation and net fixed asset for the years 2013-14 to 2015-16 furnished in Form 4A of the cost statement do not match with the gross assets value, depreciation and net asset value reported in Annual Accounts of the respective years. The SWPL is requested to reconcile the difference in the gross fixed asset, net fixed assets and depreciation considered in the cost statement vis-à-vis the figures reported in the Audited Annual Accounts for all the years from 2013-14 to 2015-16.	Reconciliation and linked file is enclosed.
(ii).		
(a).	The SWPL has proposed CAPEX of ₹1380 million, ₹473 million, ₹250 million in the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19 respectively for replacement of 2 HMCs, 2 Ship unloaders, Mechanical handling System and handling equipment at backup area. Please confirm the proposed investment is as per the provision in the LA and draw reference to the relevant provisions of the LA.	SWPL has invested ₹1300 million and installed ship unloaders. The investment has been made as the replacement of old equipment which was falling short of required efficiency for larger vessels. Earlier Port Trust had proposed to increase draft of the channel upto 18 meters to facilitate direct berthing of cape vessels. Keeping this development in mind, the Company installed ship unloaders in place of MHCs. But, now after installation of the ship unloaders, the Company came to know that the dredging project has got delayed and it does not expect it to be completed any time soon.
(b).	The SWPL is also requested to furnish copies of the documentary evidence in form of invoice, work order awarded or any other relevant document to support the CAPEX proposed.	Ship Unloaders are already installed at the terminal 6A. Invoice copy of the supply of the Ship Unloaders is attached for your perusal. For further capex, supply orders are being prepared.
(iii).	In Form 4B, the SWPL has, in a general way, stated that the investments proposed to the gross block is towards replacement of existing assets which has passed its major useful life.	The Company has imported and installed ship unloaders because of need of operation as Port Trust has proposed capital dredging to increase draft of the navigational channel upto 18 meters to

	The SWPL is requested to relook and quantify the effect of the investments proposed during the years 2016-17 to 2018-19 in terms of addition to the capacity, additional traffic/business, and reduction in unit operating cost or any improvement in the operational efficiency.	facilitate direct berthing of cape vessels. Customers have informed to the Company that if draft of the navigational channel is increased then they would like to bring cape vessels for their cargo which will require unloading equipment with much longer outreach. The Company did some trial operation with bigger vessels and found that with existing MHCs which have shorter outreach and have passed their major operational life will not fit for such vessels. In light of the above, it is decided to replace existing MHCs with such Ship Unloaders.
(iv).	It may be confirmed that the entire expenditure proposed in each of the years will be capitalised in the books of accounts and also that assets worth equal amount will be physically available for operation in the very same year. In this connection it may please be borne in mind that capital work in progress is not counted towards capital employed for the purpose of claiming return.	The Company has already installed ship unloaders which is operational now. It is hereby confirmed that the proposed investment in fixed asset is planned in the year it is proposed and the same will be capitalized in same year.
(v).	Confirm that depreciation, insurance and repairs and maintenance cost estimated, if any, on the additions to the gross block in the years 2016-17 to 2018-19 are estimated proportionately from the expected date of commissioning.	Depreciation, insurance and Repair and maintenance has been considered as per proposed capex and commissioning plan.
(vi).	The SWPL has a considered ₹150 million in the year 2016-17 towards disposal of Plant & Machinery against a proposed investment of ₹1380 million. The basis for arriving at ₹150 million to be made available. Further, the SWPL has not considered any disposal value against the investments proposed in the years 2017-18 and 2018-19.	The Company has considered ₹150 million as the disposal value of existing cranes based on discussion with various interest parties. For investment proposed in 2017-18 to 2018-19 replacement of assets will be negligible and hence no replacement value is considered. Any replacement value may be reflected in the actual financials and same can be adjusted in the next tariff revision for FY 2020 to FY 2021.
	Working Capital:	
(i).	Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of 2005 stipulates norms for estimating sundry debtors at two months' Estate income & Railway Terminal charges for estimating the working capital. The estimation of Sundry debtors by the SWPL is not in line with the norms prescribed in the Tariff Guidelines 2005.	Estate income and Railway Terminal Charges are income which is received by the Port Trust and not by the Terminal. Therefore, for consideration of working capital 2 months gross revenue has been calculated for the tariff proposal.
(ii).	This Authority in the Order passed on 30 September 2008 clarifying / refining certain areas of tariff fixation under 2005 guidelines wherein outflow on certain items arising out of the contractual obligations of the LA is permitted to be taken as part of the Sundry Debtors. As per Article 7.3.4.2 of the LA, the SWPL is required to pay lease rent to the MOPT for the lands allotted to it in advance every year. Since the advance payment will get adjusted against the rent payable for the respective month and at the year end of the entire advance is adjusted, the average of the pre-payment at 50% may be considered as part of Working Capital for each of the year 2013-14 to 2015-16 as well as in estimates of	For the calculation of working capital 50% of lease rentals is being considered in the revised proposal in line with previous orders.

	2016-17 to 2018-19 for computation of working capital in line with the approach followed in the last tariff revision Order of SWPL.	
(iii).	Actual consumption of stores and spares reported in the Annual Accounts for the years 2013-14 to 2015-16 is ₹99.49 million, ₹105.46 million and ₹145.60 million respectively. As against that, SWPL has shown actual inventory consumption at ₹44.23 million, ₹62.37 million and ₹60.20 million respectively in Form 4A Sr. No.VIII (ii). The reasons for mismatch may be explained and difference need to be reconciled.	Stores and spares consumed during FY 2014-15 was ₹60.44 million and in FY 2015-16 was ₹72.64 million. The same is rectified in the proposal.
(iv).	The SWPL to arrive at the inventory (excluding fuel and customized spares) allowable as per the norms prescribed in clause 2.9.9 of the 2005 guidelines.	Proposed inventory for the year 2016-17 to 2018-19 is rectified as ₹37.21 million, ₹38.13 million and ₹39.07 million in line with the clause 2.9.9 of the 2005 Guideline.
(v).	The current liability shown in Form 4A for the years 2013-14 to 2015-16 at ₹197.79 million, ₹444.91 million and ₹303.80 million respectively. There is a minor mismatch in the figures with the current liability reported in the Annual Accounts. Please reconcile the difference. The basis for estimating the current liability for the years 2016-17 to 2018-19 may also be explained.	For the year 2015-16 current liability as per account is ₹304.30 million which is rectified in the proposal.
J.	<u>Allocation of expenses and capital employed between cargo and vessel related activity:</u> The SWPL is requested to furnish the following information/ clarification with reference to allocation done by SWPL for drawing the activity-wise cost statement under 5B(i) and 5C(i) for cargo handling activity and vessel related activity respectively:	
(i).	Please confirm whether the cost statement for main activities/sub activities are prepared in line with the general instruction given in the Form 5 of the cost format.	
(ii).	The SWPL has allocated 10% of the cargo handling expenses to vessel related activity for each of the years 2013-14 to 2015-16 and proposed to allocate 36.36% each during the years 2016-17 to 2018-19. Explain the relevance of allocating cargo handling expense (outsourced activity) to vessel related activity. Clarify whether the said outsourced activity provides vessel related services also. If so, furnish the basis of allocation of the outsourced expense to vessel related activity. The SWPL is also requested to furnish the reasons for the change in percentage from 10% to 36.36%.	Cargo handling contract, which is outsourced completely, is composite and takes care of all the cost from unloading of cargo from vessels to loading of cargo into the rakes. This cost is allocated to both vessels related operation and cargo related operations. Cost of outsourced contract is allocated in the proportion of cargo handling revenue and vessel related revenue in the total revenue. Therefore, we have proposed 36.36% allocation of this to VRC.
(iii).	Similarly, the SWPL has allocated 10% of the Equipment running costs to vessel related activity for each of the years 2013-14 to 2015-16 and proposed to allocate 33.33% each during the years 2016-17 to 2018-19. Explain the relevance of allocating Equipment running costs to vessel related activity. Please furnish	

	the basis of allocation of the Equipment running costs to vessel related activity. The SWPL is also requested to furnish the reasons for the change in percentage from 10% to 33.33%.	
(iv).	The SWPL has allocated 40% of the other expenditure viz., Insurance, Other Expenses, Management & General Overhead expenditure and preliminary expenses to vessel related activity for each of the years 2013-14 to 2015-16 and proposed to allocate at the same percentage during the years 2016-17 to 2018-19. Furnish the basis of allocation of these expenses to vessel related activity.	For expense related with Management and General Overhead and FMI, sharing of expenses is taken as total income generated by the activity. It is assumed that Management and General Overhead and FMI are expenses and income in common for all activities. Hence, it is divided as per the total income earned by vessel related income and cargo related income.
(v).	The SWPL has allocated 40% of the FME to vessel related activity for each of the years 2013-14 to 2015-16 and proposed to allocate 50% each during the years 2016-17 to 2018-19. Please furnish the basis of allocation of the FME. The SWPL is also requested to furnish the reasons for the change in percentage from 40% to 50%.	
(vi).	Similarly, the SWPL has allocated 40% of the FMI to vessel related activity for each of the years 2013-14 to 2015-16 and proposed to allocate 50% each during the years 2016-17 to 2018-19. Please furnish the basis of allocation of the FMI. The SWPL is also requested to furnish the reasons for the change in percentage from 40% to 50%.	
(vii).	The figures considered in the Form 3A towards Royalty/Revenue share payable for the years 2013-14 to 2015-16 do not match with the figures mentioned in Form 5B. This may be corrected.	Figures are reconciled in the revised proposal.
(viii).	Explain the basis of allocating the existing capital employed, additions proposed to the Gross Block for all the years 2013-14 to 2018-19 between cargo handling activity and vessel related activity.	[No reply furnished by SWPL]
(ix).	As per Form 7 furnished by the SWPL, there was past surplus from operations during the years 2013-14 to 2015-16. However, the SWPL has not proposed/shown adjustment in the consolidated cost statement. The SWPL is requested to assess the past period surpluses and consider the same in the consolidated cost statement as well in activity-wise cost statement.	Past surplus (from 2013-14 to 2015-16) is considered in Form 3A and adjusted 50% during the proposed period of 2016-17 to 2018-19.
(x).	The activity-wise cost statements need to be reviewed and modified in the light of our above observation to reflect the correct net surplus/deficit position	
K.	Scale of Rates:	
(i).	The penal rate of interest in note 2 viii (b) is proposed at 14.25%. This needs to be updated at 2% above the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India (which is presently 14.05%) as per clause 2.18.2. of the tariff guidelines	Revised as suggested.

(ii).	This Authority has passed the following common adoption orders for all Major Port Trusts and BOT operators thereat. The Major Port Trusts and BOT Operators including SWPL were requested to include suitable notes in the SOR vide our letters brought out at Sl. No. (a) and (b) below :	
(a).	Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 relating to provision prescribed for System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC) and Criteria for levy of Vessel Related Charges and Concessional Coastal rate.	
(b).	Order No.TAMP/14/2016-Misc dated 9 February 2016 relating to prescription of lower charges for cargo & vessels related services as well as special discount in port charges for the services rendered after regular hours by the Major Port Trusts and BOT Operators operating thereat in pursuance of MOS letter No. PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016	
	It is, however, seen that the SWPL has not included the provisions stipulated suitably in the proposed SOR. The SWPL is requested to incorporate the same in the SOR and to consider the impact, if any, in the revenue estimates.	For coastal transport, reduced tariff is proposed both in vessel and cargo related charges. For vessel related charges, SWPL Charges only berth hire income. Port charges are being charged by the Port Trust only.
(iii).		
(a).	The SWPL has proposed to include a new service under Part I - Vessel related Charges as - "CHARGES FOR SUPPLY OF WATER TO VESSELS AND MISCELLANEOUS SERVICES" . The rate proposed is US \$ 3.3069 per 1000 litres for foreign going vessel and ₹88.55 per 1000 litres for coastal vessels. The basis for the proposed rate to be furnished supported by calculation.	The same may be removed from the SOR.
(b).	The reason for prescribing this tariff in US\$ terms may be explained.	

9.2. The SWPL has, vide its email dated 3 October 2016, also forwarded the cost statements along with the additional information/ clarifications sought by us. However, it is seen from the cost statements furnished that the SWPL has not made any changes to the cost statements in spite of stating that annual escalation on certain expenses has been corrected to 2.46% in estimating the operating expenditure while furnishing its remarks to our queries.

9.3. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the MOPT was also requested to furnish additional information/clarifications on various points vide our letter dated 26 September 2016 with a request to furnish its response by 4 October 2016. The MOPT vide its email dated 18 October 2016 has responded. A summary of the additional information/ clarifications sought by us and the information / clarification furnished by MOPT is juxtaposed below:

Sl. No.	Information/clarifications sought by us	Information/clarifications of the MOPT
1.	The actual traffic handled by the SWPL in the years 2013-14 to 2015-16 is reported to be 8.52 million, 9.13 million and 11.03 million respectively. The MOPT to confirm the actual traffic reported by the SWPL.	Actual Traffic handled by the SWPL in the year 2013-14, 2014-15 & 2015-16 as per our records is 8.58 Millions, 9.15 millions & 10.89 Millions respectively.
2.	The SWPL has assessed optimal stack yard	The total lease area allotted to SWPL is 1,01,913

	capacity of 6.93 MTPA considering the area available for stack yard of 33000 sq. mtrs. In this regard, the MOPT to indicate the total area allotted by the MOPT to SWPL as per the License Agreement terms. Also, furnish the actual area allotted for stacking purpose. The MOPT to comment on the reasonableness of the optimal stack yard capacity assessed by the SWPL.	Sq. mtrs. The Port has not specified any area for stacking of cargo. [The MOPT has not commented on reasonableness of stackyard capacity assessed by SWPL]
3.		
(i).	Please confirm whether the lease rent of ₹43.03 million, ₹62.38 million and ₹56.42 million indicated in the cost statement by the SWPL for the years 2013-14 to 2015-16 is as per the provisions of the License Agreement (LA) entered with SWPL.	Actual lease rent/way leave billed to SWPL for the year 2013-14, 2014-15 and 2015-16 is ₹51.91 Millions, ₹68.54 Millions, and ₹58.48 Millions respectively.
(ii).	Also confirm whether the lease rent estimated by SWPL for the years 2016-17 to 2018-19 at ₹59.24 million, ₹62.20 million and ₹65.31 million respectively is as per the provisions of the License Agreement.	Actual lease rent/way leave billed to SWPL for the year 2016-17 and 2017-18 is ₹61.33 Millions and ₹64.32 Millions respectively.
4.		
(i).	The SWPL has estimated additions to the Gross block to the tune of ₹1380 million, ₹473 million, ₹250 million in the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19 respectively for replacement of 2 HMCs, 2 Ship unloaders, Mechanical handling System and handling equipment at backup area. The MOPT is requested to comment on the reasonableness of the additions to the gross block estimated by the SWPL.	SWPL indicated investments are based on the budgetary quotations obtained for different equipments at the time of designing the system for upgrading its capacity. It may also be noted that SWPL has not prepared any Project Report in this regard nor shared any information with the Port. However, care may be taken to ensure that the additions to the gross block are under Cargo Handling Activity and not under Vessel Related Charges. [The MOPT has not commented on reasonableness of stack yard capacity assessed by SWPL]
(ii).	Please confirm the proposed investment is as per the provision in the LA giving reference to the relevant provisions of the LA.	Provision in Licence Agreement (Clause 3.5, 4.4 & 6.1) permits licensee to carry out modification/upgradation in the capacity from time to time.
(iii).	Please indicate the existing capacity of the two berths operated by the SWPL taking into consideration the investments made by operator and the equipment deployed for the operations. Also, indicate the optimal capacity of the terminal for the years 2013-14 and 2015-16 taking into consideration the additional investment proposed during the year this period	The existing capacity of the two berths operated by SWPL is 7.5 MTPA. The optimal capacity of the terminal for the years 2013-14 and 2015-16 taking into consideration the additional investment proposed during the said year is 14 MTPA.
5.	The SWPL has estimated the total number of vessels handled at SWPL berths reported at 174, 187 and 179 during the years 2013-14 to 2015-16 respectively and the number of vessels estimated to be handled is 181, 183 and 186 for the years 2016-17 to 2018-19 respectively. However, the income from berth hire is estimated to reduce from 1028.06 million reported in the year 2015-16 to 552.99 million in the year 2016-17 (-85.91%), 554.02 million in the year 2017-18 (-85.56%) and 555.10 million in the year 2018-19 (85.20%) inspite of increase in the estimated to be handle in all the three years by 2	The Berth Hire income should be directly proportional to the total no. of vessels handled. As the no. of vessels is increasing, the Berth Hire income of SWPL should also be increased proportionately considering the present average stay at berth.

	vessels, 4 vessels and 7 vessels. In this regard, the MOPT is requested to comment on the reasonableness of the number of vessels and berth hire income estimated by the SWPL for the years 2016-17 to 2018-19.	
6.	Please confirm the revenue share paid/ payable by SWPL as furnished in Form 3B in accordance with the terms of Licensing Agreement	The revenue share paid/payable by SWPL as per Form-3B are ₹161.61 Million, ₹175.11 Million & ₹181.72 Million for the years 2013-14, 2014-15 & 2015-16 respectively and ₹131.60 Million each for the years 2016-17, 2017-18 & 2018-19. The revenue earned by MoPT are ₹216.62 Million, ₹262.04 Million (Including ₹25.88 Million of royalty on storage from 2004-05 to 2013-14) & ₹253.02 Million for the years 2013-14, 2014-15 & 2015-16 respectively and the budgeted revenue share is ₹291.93 Million for RE 2016-17 & ₹306.24 Million for BE 2017-18.

9.4. Subsequently, the MOPT vide its email dated 18 October 2016 has stated that there is a dispute between the MOPT and SWPL with respect to carrying out maintenance dredging beyond (-) 13.00 mtrs for the basin area and (-) 13.5 mtr alongside berth. The dispute was referred to the Arbitrator and the arbitral award was issued in favour of SWPL. The MOPT has also stated that it has appealed in the District Court of South Goa and Margao against the Arbitral award and the same is in progress.

10. Subsequently, SWPL has vide its letter dated 13 October 2016 forwarded the revised Cost statements and proposed draft revised Scale of Rates. In the revised proposed draft Scale of Rates, the SWPL has proposed an increase of 34% in cargo handling tariff (except storage tariff) as against 30% proposed in the original proposal and maintained the increase proposed in the berth hire charges i.e., 17% in the original proposal dated 6 July 2016. A summary of the cost position is not brought out as subsequently SWPL has furnished revised cost statement which is brought out in the subsequent paragraph. The SWPL has furnished the draft proposed Scale of Rates.

11.1. Thereafter, the SWPL has vide its emails dated 18 October 2016 and 19 October 2016 forwarded the revised cost statements. Further, the SWPL has furnished following additional information / clarification:

(i). **Foreign Exchange gain/ loss:**

The company imports capital equipment and their spares as well as technical tools. As per accounting practice, cost of these expenditures booked at the time of order and the difference between actual rate and booking rate accounted as per AS-11 which is reflected as revenue and capital expenditure as applicable. Amount stated in P&L account is towards revenue nature.

(ii). **Capital dredging:**

This expense is towards cost apportioned on maintenance dredging. This issue was under consideration with Arbitrator which was awarded in favour of SWPL and was subsequently challenged by the MOPT before Honourable High Court. As this cost is under litigation and Port Trust is not billing as of now, therefore this cost was not considered in tariff proposal.

But, if the decision of this case goes in favour of MOPT, then liability under maintenance dredging cost shall be retrospectively on SWPL based on the actual cost incurred and time line stipulated in the Order. As this cost is not considered mistakenly, we request your goodself to consider the maintenance dredging cost for tariff proposal (revised cost estimate is also provided) which is adjusted as applicable in next tariff revision.

(iii). **Other income/ excess provision written back:**

Other income includes adjustment as written back towards settlement of accounts with vendors which was no longer pending and settled during the year on going concern basis. As these transactions are exclusive and one time in nature, therefore not considered while making tariff proposal.

(iv). **Cargo handling expenses:**

Cargo handling contract has been revised on overall maintenance cost as well as increase in headcount for engineering, maintenance and technical services. This was critical as well as controlling the breakdown time and marinating efficiency.

Increased cost was audited based on amended agreement and same is reflected in cost statement as ₹90/MT, ₹99/MT for FY 2013-14, FY 2014-15 and FY 2015-16 respectively for coal cargo. Similarly, ₹125/MT, ₹131/MT and ₹138/MT for FY 2013-14, FY 2014-15 and FY 2015-16 respectively for steel cargo. Cost for cargo handling for FY 2016-17 to FY 2018-19 is taken on these rates considering actual rate of FY 2015-16 from audited accounts with

5% annual escalation as per agreement. Copy of the revised contract is enclosed also enclosed for your ready reference.

11.2. The SWPL has also furnished the following further submissions to take into account the developments taken place after submission of tariff proposal as follows:

- (i). Capital dredging project of the Port Trust is opposed by local people who approached to National Green Tribunal (NGT). NGT has stopped this project and imposed penalty on the Port Trust. Considering this development, this project is very unlikely to be completed within 3 years.
- (ii). New project of Berth 8, 9 and 9A is also awarded and as this can be developed and can be operational in part. If these terminal starts operation early then it will also share rail infrastructure and rakes availability. Hence, rakes availability for SWPL Terminal will be limited.
- (iii). Berth 7 which is also attracting cargo and becoming real competitor for rakes. As there is limitation for rakes availability for Mormugao Port Trust, after sharing with Berth 7 and Berth 8, 9 and 9A, rakes for SWPL Terminal will be very limited. Cargo throughput at SWPL terminals is directly linked to the rakes availability as transportation through trucks is not viable for environmental issues and space constraints.

In light of the above, we also foreseeing drastic reduction in cargo throughput at SWPL Terminal which may be much lesser than estimated in tariff proposal.

11.3. The SWPL has requested that adjustment of past surplus (during FY 2013-14 to FY 2015-16) should be considered in next tariff cycle (FY 2019-20 to FY 2021-22) as SWPL may not able to handle estimated throughout which make all financial estimates unviable.

11.4. A summary of the cost position based on the estimates for the years 2016-17 to 2018-19 at the existing tariff and proposed tariff as given in Form 3A in the revised cost statement furnished vide its email dated 18 October 2016 and 19 October 2016 is tabulated below. The main modification made by the South West Port Limited (SWPL) is that it has included estimated maintenance dredging expenditure in the years 2016-17 to 2018-19.

(₹. in millions)

Sr. No.	Particular	At existing tariff			Total	At proposed tariff			Total
		2016-17	2017-18	2018-19		2016-17	2017-18	2018-19	
1.	Traffic in MMT	7.50	7.50	7.50	22.50	7.50	7.50	7.50	22.50
2.	Total Income.	1,557.59	1,558.62	1,559.70	4,675.91	1,989.29	1,990.49	1,991.75	5,971.53
3.	Total Expenditure	1,517.93	1,267.63	1,729.41	4,874.97	1,562.23	1,671.92	1,773.70	5,007.85
4.	Surplus Before Interest and Tax (2) - (3)	39.66	(69.01)	(169.71)	-199.06	427.06	318.57	218.05	963.68
5.	Capital Employed	3,259.50	3,650.42	3,648.92	3519.61	3,259.50	3,650.42	3,648.92	3519.61
6.	RoCE at 16%	521.52	584.07	583.83	563.14	521.52	584.07	583.83	563.14
7.	Net Surplus / (Deficit) (4) - (6)	(481.86)	(653.07)	(753.53)	-1888.46	(94.46)	(265.50)	(365.78)	-725.74
8.	50% Surplus of 2013-14 to 2015-16.	198.68	198.67	198.67	596.02	198.68	198.67	198.67	596.02
9.	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	(283.19)	(454.40)	(554.86)	-1292.45	104.21	(66.83)	(167.11)	-129.73

12. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

13. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The existing Scale of Rates (SOR) of the South West Port Limited (SWPL) approved by this Authority vide its Order dated 2 January 2015 and as reviewed vide Order dated 15 January 2016 had the validity till 31 March 2016. The validity of the existing SOR of the SWPL has been extended till 30 September 2016 at the request of the SWPL.

In the said Order dated 2 January 2015, based on the net surplus reflected in cost statement estimated for the years 2013-14 to 2015-16, an across the board reduction in tariff of 14% was effected as against 12% increase in tariff of Cargo Handling charges and Dust suppression charges sought by the SWPL.

Subsequently, in view of the review application filed by the SWPL vide its email dated 4 March 2015 for review of the Order dated 2 January 2015 and the implementation of the opinion of Attorney General for India regarding interpretation of a few clauses of tariff Guidelines of 2005 conveyed by Ministry of Shipping vide its letter dated 12 June 2015, this Authority has passed an another Order dated 15 January 2016 disposing of the review application filed by the SWPL which was notified in the Gazette of India on 4 March 2016 vide Gazette No.82. In the said Order, this Authority decided to prescribe the tariff for the remaining period of the last tariff cycle viz., January 2016 to March 2016 at the tariff level prevailing at the pre-revised tariff i.e., tariff approved in the pre-revised tariff Order No.TAMP/11/2011-SWPL dated 26 July 2011. The validity of the SOR is prescribed till 31 March 2016 as in the Original Order.

- (ii). Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates this Authority review of the actual physical and financial performance of the port operator at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff. In the last revision of the Scale of Rates of SWPL done in January 2015 and the review Order of January 2016, the tariff of SWPL was fixed by relying upon the estimates for the years 2013-14 to 2015-16. Thus, the estimates vis-à-vis actuals for the years 2013-14 to 2015-16 are to be analyzed to assess the actual performance of SWPL during the said tariff period. The actual performance of the SWPL during the said period as compared to the estimates is discussed below:
- (iii). The general approach followed to analyse the estimated position in the last tariff Order is adopted to assess the actual net surplus / deficit for the years 2013-14 to 2015-16. The analysis is as given below:
 - (a). The actual traffic handled by SWPL during the period from 2013-14 to 2015-16 is 8.52 Million Metric Tonnes Per Annum (MMTPA), 9.13 MMTPA and 11.03 MMTPA respectively aggregating to 28.68 MMTPA as against the estimated traffic of 8.53 MMTPA, 7.02 MMTPA and 7.52 MMTPA respectively aggregating to 23.07 MMTPA estimated in the tariff Orders of January 2015 and January 2016 for the corresponding period.

The Actual Traffic reported by MOPT to have been handled by the SWPL in the years 2013-14, 2014-15 & 2015-16 at 8.58 MMTPA, 9.15 MMTPA & 10.89 MMTPA respectively slightly varies from the actual traffic reported by the SWPL aggregating to 28.62 MMTPA as against aggregate traffic of 28.68 MMTPA as per the figures reported by the SWPL for the corresponding period. For the purpose of this analysis, the actual traffic reported by the SWPL is considered.

The variation in the physical performance is 24.32% positive which is found to be more than +/-20%.
 - (b). The income estimates considered in the last tariff Order for the period from 12 March 2015 to 31 March 2015 and 1 April 2015 to 31 December 2015 are adjusted (reduced) on pro rata basis to capture the effect of tariff reduction of 14% effected in the January 2015 Order for a like to like comparison with the actual income from the date of implementation of the Order. The income estimates considered in the last tariff Order for the period from 1 January 2016 to 31 March 2016 are maintained because in the review Order passed by this Authority, the tariff reduction effected in the January 2015 Order was withdrawn from 1 January 2016.
 - (c). The opinion of Attorney General for India conveyed by Ministry of Shipping vide its letter dated 12 June 2015 is that the actual income earned by the operator based on their Audited Accounts should be considered and not any notional income. The SWPL has reported that no trade/ commercial discounts were granted during the years 2013-14 to 2015-16. MOPT has also not reported any discount. Hence, for the purpose of analysis of the past period, the actual income as reported in the Annual Accounts is considered.

- (d). Revenue share is considered as a cost item to the extent of the revenue share quoted by the second highest bidder i.e., 13.10% on the actual cargo handling revenue reported during the years 2013-14 to 2015-16 in line with the approach adopted in the last tariff Order which is in line with the clause 2.8.1 of the tariff guidelines of 2005.
- (e). The SWPL has, in the cost statement, reported the cargo handling expenses at ₹6249.10 lakhs, ₹8664.22 lakhs and ₹10884.37 lakhs during the years 2013-14 to 2015-16 respectively. In this regard, the SWPL has stated that it has entered into an agreement with JSW Infrastructure Limited (JSWIL) for cargo handling activity for period of 5 years from 2014-15 to 2018-19 with an annual escalation of 5% effective from 1 April of each year. This contract is in line with transfer pricing guideline issued by the Income Tax Act, 1961 and Companies Act, 2013, as confirmed by the SWPL. The SWPL has stated that JSWIL under the cargo handling contract has been engaged for all the cargo handling services after considering various offers and decided on arms length basis and is subject to transfer pricing audit as required under Income Tax laws. The figures considered by the SWPL as reported in the audited annual accounts is relied upon and considered in the analysis.
- (f). In the last tariff revision exercise it was brought out as regards maintenance dredging, that there is some dispute between the SWPL and the MOPT on the quantum of dredging to be undertaken by the MOPT. The MOPT during the last general revision had stated that the arbitrator has given the award but the MOPT has challenged the award of the arbitrator before the District Court and the matter is pending for disposal. In the last tariff Order, since the Audited Annual Accounts of the SWPL for the year 2013-14 did not report any expense towards maintenance dredging cost, it was considered as nil for the year 2013-14. The maintenance dredging cost estimated by the MOPT at ₹248 lakhs and ₹261 lakhs aggregating to ₹509 lakhs for the years 2014-15 and 2015-16 was allowed in the last tariff Order. In the said Order at para 12 (xv), this Authority has held that if at the time of the next tariff review, it is found that the actual maintenance dredging cost reimbursed to the MOPT is less than the estimates considered in this analysis or the decision by the Court in the matter pending before the Court is different from the assumption made in this analysis, then the entire difference will be set off fully.
- On seeing the actuals, it is seen that Audited Annual Accounts of the SWPL for the years 2013-14 to 2015-16 do not report any actual maintenance dredging cost for the above years. Flowing from the decision of this Authority in the last tariff Order at para 12 (xv), the additional surplus of ₹509 lakhs accruing on account maintenance dredging cost allowed in last tariff fixation needs to be set off fully in the current tariff cycle of 2016-17 to 2018-19. The adjustment of surplus with reference to the estimates of maintenance dredging expenses is being dealt in subsequent paragraphs.
- (g). In the last tariff Order, the capitalised part of the preliminary expense was amortised over 26 years. This position is maintained for assessment of actual performance as well.
- (h). The depreciation considered by the SWPL for the years 2013-14 to 2015-16 is as reported in the Audited Annual Accounts. Further, depreciation on the capitalized part of preliminary expense i.e. ₹8.35 lakhs per annum is excluded for all the years 2013-14 to 2015-16 which is in line with the approach followed in the last tariff Order.
- (i). The SWPL has, in the cost statement, considered the FMI at ₹865.60 lakhs, ₹1306.60 lakhs and ₹1404.30 lakhs during the years 2013-14 to 2015-16 as against the actual reported FMI in the audited annual accounts of ₹865.80 lakhs, ₹1807.70 lakhs and ₹1477.5 lakhs respectively.

On perusing the reconciliation statement furnished by the SWPL, it is seen that the SWPL has considered all income receipts as reported in the audited annual accounts except the income reported at ₹0.20 lakhs, ₹501.10 lakhs and ₹72.20

lakhs towards reversal of excess provisions for all the years 2013-14 to 2015-16 and profit on sale of fixed assets of ₹1 lakh in the year 2015-16.

The SWPL has considered interest income on deposits. The Interest income from deposits and investment are not to be considered in the cost statement and hence excluded maintaining the position followed in the last tariff Order.

The SWPL has not considered the other income reported towards reversal of excess provisions for all the years 2013-14 to 2015-16.

It is understood from the SWPL that the other income accrued on account of reversal of excess liabilities against which the expenditure was already considered in the previous years. That being so, it is found appropriate to capture this item in the cost statement for the past period analysis. However, this is not considered for future estimates as it is one time in nature.

The profit on sale of fixed assets of ₹1.00 lakh reported in the audited annual accounts of 2015-16 is also considered in the cost statement.

- (j). As per the LA, Security Deposit of ₹1.53 crores paid by the SWPL to the MOPT is refundable at the end of the project period. During the last tariff revision, the Security Deposit refund was annualized over the remaining period of the project life by discounting at 11%. The SWPL has not considered the effect of this item. In the last tariff fixation exercise, the terminal value receivable at the end of the project was annualized over the project life by applying discounting rate of 11%. The same approach is followed in the existing tariff revision exercise

Subject to above modification, the FMI considered in the cost statement is ₹452.43 lakhs, ₹903.86 lakhs and ₹388.68 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively as against ₹865.60 lakhs, ₹1306.60 lakhs and ₹1404.30 lakhs considered by the SWPL for the corresponding period.

- (k). All the other cost items are considered as reported in the Annual Accounts.
- (l). The Net Fixed Assets reported in the Annual Accounts is suitably adjusted considering the unamortised part of preliminary expense as part of net fixed assets for the purpose of allowing return.
- (m). The working capital is analysed below:

- (i). The SWPL has considered 2 months of operating income as Sundry Debtors for the years 2013-14 to 2015-16 as against two months' estate income & Railway terminal chargers payable by Indian Railways. This is not in line with the provisions contained in the tariff guidelines of 2005. Sundry Debtors is considered as NIL following the norms prescribed in the clause 2.9.9. of the Tariff Guidelines 2005.
- (ii). The SWPL has furnished the Stores and spares consumed and captured it in line with the norms prescribed in the Tariff Guidelines of 2005. The figures considered by the SWPL is relied upon and considered in the working capital calculation.
- (iii). As per the tariff guidelines of 2005, cash balance is to be allowed at one month's cash expenses. The Cash balance considered by SPWL is not in line with the prescribed norms. Therefore, the cash balance considered by SWPL is modified in line with the guideline position.
- (iv). This Authority had passed an Order dated 30 September 2008 clarifying the existing approach/ practice followed in tariff setting exercise of Major Port Trusts/ Private Terminals. The said Order, *inter alia*, permits the outflow on certain items arising from contractual obligations of License Agreement (LA) to be taken as part of sundry debtors.

In the case of the SWPL, as per Article 7.3.4.3. of the License Agreement (LA) entered between SWPL and MOPT, the revenue share is payable on

monthly basis on 5th day of the immediately subsequent month. It is thus clear that as per LA also, the SWPL is not required to make any advance payment of revenue share.

The SWPL is, however, required to pay the lease rent for the lands allotted to it in advance every year as stipulated in Article 7.3.5.2 of the LA. Since the said advance payment is governed by LA provisions there is a case to consider such pre-payment as part of working capital for the purpose of allowing return. Recognising that the advance payment will get adjusted against the rent payable for the respective month and at the year end the entire advance is adjusted, average of the pre-payment at 50% of the estimated lease rentals in each of the years is considered as part of working capital in line with the approach followed in the last tariff Order.

Further, as per article 10.12 of the License agreement, the SWPL is obliged to keep security deposit of ₹1.52 crores free of interest throughout the period of license with the port which is refundable at the end of the project. Flowing from the decision in the Order of September 2008 to consider certain items arising from contractual obligations of LA and in line with the approach followed in the last tariff Order, the security deposit is considered as part of current assets while computing the working capital.

- (v). The SWPL has considered the current liabilities as reported in the audited annual accounts of the respective years which includes short term provisions. The figures considered by the SWPL excluding the short term provisions is considered in the computation of working capital.
- (vi). Subject to the above adjustments, Working Capital works out to be negative. Hence, it is considered as NIL. Thus, the Capital Employed comprises of only Net Block of Assets at ₹14,116.85 lakhs, ₹21,340.10 lakhs and ₹20,213.95 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively.
- (n). (i). In the last tariff Orders of January 2015 and January 2016, Return on capital employed was allowed at 16% for the years 2013-14 to 2015-16. The same position is maintained while analyzing the actuals for the said years.
- (ii). (a). A copy of the cost statement reviewing actuals of 2013-14 to 2015-16 vis-à-vis estimates of the corresponding period is attached as **Annex – I**.
- (b). A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Particulars	Aggregate for the years 2013-14 to 2015-16 in absolute terms (₹ in lakhs)		Variation in %
	Estimates as per tariff Order	Actuals	
Traffic (in MMTPA)	23.07	28.68	24.32%
Total Operating Income	50,059.65 *	66,144.47	24.59%
Total Operating Expenditure including FME less FMI	41,122.30	46,081.58	12.06%
Surplus/ deficit before Return	8,937.35	20,062.89	
Capital Employed (Average)	20,403.38	18,556.97	-9.05%
16% Return on Capital Employed	9,793.62	8,907.35	-9.05%
Net Surplus after ROCE (before adjustment of past surplus)	(856.27)	11,155.54	
Adjustment of Past period surplus assessed in August 2016 Order	847.28	-	
Net Surplus after ROCE (after adjustment of past surplus)	(8.94)	11,155.54	

* The operating income estimates are updated to reflect the effect of tariff reduction effected in tariff Order of January 2015 from 12 March 2015 to 31 December 2016.

- (o). The findings of the analysis with reference to the past period relating to the period from 2013-14 to 2015-16 are given below:
- (i). The actual aggregate traffic handled by the SWPL is 28.68 MMTPA as against the estimated traffic of 23.07 MMTPA during the period from 2013-14 to 2015-16. The variation in the physical parameters i.e. actual traffic handled is 24.32% positive in comparison to the estimates.
 - (ii). The operating income earned by the SWPL is ₹66,124.47 lakhs as against estimation of ₹50,060 lakhs for the corresponding period resulting in negative variance of 24.59%.
 - (iii). On the expenditure side, the actual aggregate expenditure for the years is ₹46,081.58 lakhs as against the estimated expenditure of ₹41,122.30 lakhs in the last Order for the corresponding period. The total actual expenditure thus shows positive variance of 12.06% in comparison to the expenditure estimated in the last tariff Order.
 - (iv). The average capital employed for the period from 2013-14 to 2015-16 is ₹18,556.97 lakhs as against average estimated capital employed of ₹20,403.38 lakhs. The variation in the average capital employed comes to 9.05% negative.
 - (v). As per the cost statement prepared by us, the SWPL has earned aggregate surplus of ₹20,062.89 lakhs before return on capital employed for the period from 2013-14 to 2015-16. The average surplus comes to ₹6687.63 lakhs. The average annual return earned on the average capital employed thus works out to 36.03%, as shown in the following table:

(₹ in Lakhs)

Particulars	2013-14	2014-15	2015-16	AVG.
Actual Surplus/deficit before return	7,444.70	7,207.00	5,411.19	20,062.89 (Total) 6,687.63 (Avg.)
Actual Capital Employed	14,116.85	21,340.10	20,213.95	18,556.97 (Avg.)
Actual Return earned on capital employed	52.70%	33.77%	26.77%	36.03%

- (vi). As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or – 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle. As per the opinion of AG also as conveyed by the MOS, variation in both physical and financial parameters should be taken into account for the purpose of clause 2.13.
- It can be seen from the above analysis that the variation in the physical parameter i.e., actual traffic handled and financial performance in terms of return on capital employed is positive and the same is more than 20%. Further, as per the above table, the SWPL has earned average return of 36% on the capital employed as against 16% return allowed in the last tariff Order. Thus, the variation in both physical and financial parameters exceeds 20% variation and variation is positive. Hence, there is a case for adjustment of past period surplus of SWPL operations while arriving at the tariff for the current tariff cycle following the opinion on the interpretation of clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005 of the AG. .
- Further, as per the opinion of the AG, if the variation in both the physical and financial parameters is more than 20%, then 20% of the surplus is to be allowed to be retained by the operator. It is only the surplus over and above the 20% that shall be shared equally i.e. 50:50 between the operator and the users. In nutshell, 60% of additional surplus is allowed to be retained with the operator and 40% additional is to be shared with users by considering adjustment in future tariff.
- (iv). Now adjustment of the additional surplus assessed for past period 2013-14 to 2015-16 is discussed. As stated earlier, flowing from the decision of this Authority in the last tariff Order at para 12 (xv), the additional surplus of ₹509.34 lakhs accruing on account maintenance dredging cost allowed in last tariff fixation is to be set off fully in the current tariff cycle of 2016-17 to 2018-19. It is relevant here to note that since the additional surplus of ₹509.34 lakhs accruing on account maintenance dredging cost is set off fully in the current tariff cycle of 2016-17 to 2018-19, the balance actual additional surplus after

excluding ₹509.34 lakhs is to be considered for setting it off to the extent of 40%, as per provisions of the tariff guidelines of 2005 read with the opinion of the AG conveyed by the MOS. Accordingly, 40% of Net additional surplus for the years 2013-14 to 2015-16 (excluding expenditure on Maintenance Dredging) of ₹4,258.48 lakhs (i.e. ₹11,155.54 lakhs – ₹509.34 lakhs = ₹10,646.20 lakhs * 40% = ₹4,258.48 lakhs) considered for adjustment in the current tariff cycle by spreading it over three years beginning from 2016-17.

The SWPL has requested for adjustment of past surplus for the years 2013-14 to 2015-16 in the next tariff cycle i.e., 2019-20 to 2021-22 stating that the SWPL may not able to handle estimated throughout which make all financial estimates unviable. Clause 2.13. of the 2005 tariff guidelines mandates this Authority to review the actual physical and financial performance vis-à-vis the estimates relied upon in the previous tariff cycle and if the variation of more than + or – 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle. The request of SWPL to consider the adjustment of additional past surplus for the years 2013-14 to 2015-16 in the subsequent tariff cycle is not in-line with the clause 2.13 of the tariff guidelines, 2005 and hence, cannot be considered.

- (v). To summarise, the additional surplus (after permissible cost and return) considered for adjustment in the current tariff cycle is as follows from the analysis of the past period 2013-14 to 2015-16 as tabulated below:

Particulars	₹ in Lakhs	To be set off	Considered for adjustment (₹ in lakhs)
Adjustment of 100% additional Surplus arising on account of estimate of Maintenance Dredging cost allowed in the last tariff Order which in actual terms not spent any amount in the years 2013-14 to 2015-16	509.34	100%	509.34
Net Additional Surplus/Deficit for the years 2013-14 to 2015-16 excluding expenditure on Maintenance Dredging (₹11153.43 lakhs – ₹509.34 lakhs)	10,646.20	40%	4,258.48
Total	11,155.54		4767.82

- (vi). Further, it is relevant to recall the decisions taken by this Authority in the January 2015 Order and January 2016 Order.

In the Order dated 15 January 2016 while disposing of the review application, the adjustment of ₹888 lakhs assessed surplus accrued to SWPL on account of delay in commissioning of in motion wagon loading system and related assets pertaining to the past period 2010-11 to 2012-13 was considered for adjustment over five years period at the request of the SWPL for reasons elaborately stated in para 12.3 (vi) of the said Order. Thus, out of ₹888 lakhs, surplus, an amount of ₹29.60 lakhs was considered for adjustment in the year 2014-15 (from February 2015) and ₹177.60 lakhs in the year 2015-16 aggregating to ₹207.20 lakhs for fourteen months. The said Order stated that the remaining additional surplus of ₹680.80 lakhs will be considered for adjustment in the next tariff cycle i.e., 2016-17 to 2018-19.

This Authority in the Order disposing of the review application based on the detailed analysis contained therein has, following the AG's opinion, out of ₹6858 lakhs (i.e., ₹7746 lakhs – ₹888 lakhs) being additional surplus assessed for the years 2010-11 to 2012-13 for adjustment, allowed the SWPL to retain 20% additional surplus. Which was ₹1371.60 Lakhs (20% X ₹6858). The balance amount to be shared by SWPL and users at 50%:50% was assessed at ₹5486.40 lakhs [i.e. ₹6858 lakhs – ₹1371.60 lakhs).

Of ₹5486.40 lakhs, 50% is considered for adjustment i.e., ₹2743.20 lakhs and 50% i.e., ₹2743.20 was allowed to retain with the SWPL in the said Order. In the said Order, for the reasons stated, the Authority has considered adjustment of additional surplus of ₹2743.20 lakhs over five years (from February 2015) in line with the decision taken in the last tariff order dated 2 January 2015 at para 12(v)(h). Accordingly, ₹91.44 lakhs was considered for adjustment in the year 2014-15 (from February 2015) and ₹548.64 lakhs in the year 2015-

16 aggregating to ₹640.08 lakhs for adjustment for fourteen months in the January 2016 Order. The remaining unadjusted additional surplus is ₹2103.12 lakhs is to be considered for adjustment in the next tariff cycle i.e., 2016-17 to 2018-19.

Thus, the total overall additional surplus of ₹2783.92 lakhs (₹680.80 lakhs on account of non-deployment of in-motion wagon loading system and related assets and ₹2103.12 lakhs for adjustment in the current tariff cycle) remains for adjustment.

Flowing from the decision of this Authority in 15 January 2016 Order there will be unadjusted surplus of ₹605.20 lakhs (i.e., ₹148 lakhs + ₹457.20 lakhs) which will in normal course spill over to next tariff cycle after adjustment of ₹2178.72 lakhs (₹1645.92 lakhs + ₹532.80 lakhs). In view of the deficit position reflected in the cost statement of SWPL for the years 2016-17 to 2018-19 which is being dealt in the subsequent paragraphs, it is seen that there is a case for granting an increase in tariff. Hence, allowing SWPL to retain unadjusted additional surplus of ₹605.20 lakhs and simultaneously granting increase in the tariff in the current tariff cycle in view of the deficit position is not found appropriate. Hence, ₹680.80 lakhs and ₹2103.12 lakhs as explained earlier is considered for adjustment in equal instalment in the current tariff cycle for the years 2016-17 to 2018-19.

- (vii). The actual throughput handled by SWPL is 11.03 MMTPA in the year 2015-16. As against that the traffic estimated by SWPL for the year 2016-17 is 7.50 MMTPA. The traffic estimated by the SWPL for the year 2016-17 is found to be 32% lower than the actual traffic handled in the year 2015-16. The SWPL has estimated traffic at the same level of 7.50 MMTPA for the subsequent two years 2017-18 and 2018-19

The SWPL was requested to justify the impact of the investment proposed on replacement of existing equipment viz., 2 HMCs, 2 Ship unloaders, Mechanical handling System and handling equipment traffic projections and the reasons for not considering any traffic growth.

The SWPL has stated that the MOPT has proposed capital dredging to increase draft of navigational channel for cape size vessels. As this project was announced 2 years back and to meet with the requirement of cape vessel handling, the SWPL ordered ship unloaders to replace MHCs which have run most of their operational life. Capital dredging project of the Port Trust is opposed by local people who approached to National Green Tribunal (NGT) who have stopped this project. The SWPL has emphatically stated that in view of Capital dredging project development, this project is very unlikely to be completed within 3 years. Cape size vessels is expected to not come in near future. Hence, these ship unloaders will not be able to perform to their capacity.

The SPWL has clarified that Traffic growth is not projected for the following reasons:

- (a). The MOPT has awarded license for development of Berth 8, 9 and 9A which will also require rakes for evacuation of cargo. The MOPT is environmentally very sensitive port because of its closeness to the Vasco Town. Movement of coal through road is not preferred. Hence, evacuation of cargo is primarily depending on rakes. After the development of Berth nos.8, 9 and 9A and operation of Berth 7 in full capacity, rakes availability will be a concern to utilize the capacity of the terminals.
- (b). There is increased competition from Berth 7 operator which shares rakes available every day to the Port. During last 3 years, rakes shared by berth 7 was on an average less than 1 rake a day which is increased to 2 rakes a day. As there is limitation for rakes availability for Mormugao Port Trust, after sharing with Berth 7 and Berth 8, 9 and 9A, rakes for SWPL Terminal will be very limited. Cargo throughout at SWPL terminals is directly linked to the rakes availability as transportation through trucks is not viable for environmental issues and space constraints. With less rakes available to SWPL, cargo throughput will be reduced.
- (c). During financial year 2015-16, Goa Pollution Control Board has given notice to the Port that due to environmental factors, Port Trust should consider to reduce its cargo throughput by 25% every year on its terminal 6A and 7. (Terminal 6A is operated by SWPL).
- (d). New project of Berth 8, 9 and 9A which can be developed and can be operational in part, will also share rail infrastructure and rakes availability. Hence, rakes availability for SWPL Terminal will be limited.

In light of the above, the SWPL is foreseeing drastic reduction in cargo throughput at SWPL Terminal which may be much lesser than actual traffic handled in the last three years.

- (viii). (a). The MOPT is of the view that the SWPL has projected lower traffic due to the uncertainty over coal handling due to the Goa State Pollution Control Board (GSPCB) directives and considering the order of GSPCB, the MOPT has found the traffic estimates of the SWPL are reasonable.

As stated earlier, the actual traffic handled by SWPL during the period from 2013-14 to 2015-16 is 8.52 Million Metric Tonnes Per Annum (MMTPA), 9.13 MMTPA and 11.03 MMTPA respectively. As against this position, the SWPL has estimated the traffic projections at 7.5 MMTPA for each of the years 2016-17 to 2018-19. The SWPL has justified the traffic projection at 7.5 MMTPA for each of the 3 years. The MOPT has found the traffic projection reasonable. None of the users/ user association have raised any objection on their traffic estimates of SWPL.

This Authority does not carry out traffic study of Major Port Trusts and BOT operators operating thereat. In view of the submissions made by the SWPL and also recognising that the MOPT has also found the traffic projections of SWPL for the years 2016-17 to 2017-18 as reasonable, this Authority relies upon the traffic projections at the level estimated by the SWPL which is confirmed by the MOPT also. However, in case the actual traffic handled by the SWPL varies significantly from the estimates considered relying on the submissions made by the SWPL, this Authority shall call upon the SWPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff. In this regard, SWPL and MOPT are advised to furnish the actual traffic handled for every six months.

- (b). The ratio of percentage of steel cargo handled from Foreign going vessel and coastal vessels during the years 2013-14 to 2015-16 is 87:13. However, while estimating the steel cargo for the years 2016-17 to 2018-19, the SWPL has considered the ratio at 25:75. The SWPL has clarified that for next three years as export market for steel products is expected to remain subdued, export of steel products is estimated lower than the coastal transportation. This position is relied upon.

- (ix). The income estimated by the SWPL at the existing level of tariff for the throughput projected for the years 2016-17 to 2018-19 is analysed hereunder:

- (a). The berth hire income estimated by the SWPL at the existing tariff for the years 2016-17 to 2018-19 is ₹5529.90 lakhs, ₹5540.20 lakhs and ₹5551 lakhs respectively.

The SWPL has reported 174, 187 and 179 number of vessels handled during the years 2013-14 to 2015-16 respectively and the number of vessels estimated to be handled is 181, 183 and 186 for the years 2016-17 to 2018-19 respectively. However, the income from berth hire is estimated to reduce from 1028.06 million reported in the year 2015-16 to ₹5529.90 lakhs in the year 2016-17 (-85.91%) despite marginal increase in number of vessels.

To a query in this regard, the SWPL has stated that it has handled 179 vessels comprising of 128 foreign going vessels for coal, 40 foreign going vessels for other cargo and 11 coastal vessels during the year 2015-16. Whereas, in the current proposal, port has estimated the foreign going vessels at the level of 100 for coal handling and 12 for other cargo handling and coastal vessels at 67. The increase in number of vessel is only due to increase in coastal vessels which have lesser GRT and lesser tariff due to concession applicable to coastal vessel. The SWPL has also stated that the average discharge rate has been considered higher than the actual during previous years, which effectively reduces berth days and hence lesser berth higher income.

When requested the MOPT to comment on reasonableness of vessel projection and berth hire income estimated by SWPL, the MOPT has stated that the Berth Hire

income should be directly proportional to the total no. of vessels handled. As the no. of vessels is increasing, the Berth Hire income of SWPL should also be increased proportionately considering the present average stay at berth.

On the analysis of the detailed computation of the berth hire income furnished by SWPL it is seen that for estimating the optimal capacity, the SWPL has considered handling rate of coal at 30000T / day. However, for estimating the berth hire income the number of berth days is arrived considering handling rate of 35000 T/ day. This is one of the causes for reduction in the estimation of berth hire income. In the revised Cost Statement, the berth hire income is modified considering the handling rate for coal as considered by SWPL for assessing the optimal capacity. Further, while estimating the berth hire income from steel vessel it is seen that there is some error in the linkage given in the excel vessel for foreign steel cargo and coastal steel cargo. This error observed is corrected. It is further seen that the exchange rate considered by SWPL for estimating the dollar denominated berth hire income is 1US\$= ₹67. In our analysis, income from berth hire charge is estimated based on the prevailing exchange rate of 1 US\$ = ₹66.73 at the time of concluding the analysis in this case.

Subject to the modifications explained above, the estimated berth hire income works out to ₹6382.31 lakhs, ₹6367.03 lakhs and ₹6355.59 lakhs for the years 2016-17 to 2018-19 respectively as against ₹5529.90 lakhs, ₹5540.20 lakhs and ₹5551 lakhs estimated by SWPL for the corresponding years.

- (b). The MOPT while furnishing its comments has stated that 7 vessels above 60,000 GRT have actually been handled in the year 2015-16 as per port records with the highest GRT being 93,186 against which the SWPL has shown as NIL. The MOPT has also commented that the SWPL has not projected any vessels to be handled in the year 2016-17 onwards whereas SWPL has already handled 7 vessels above 60,000 GRT in the year 2016-17 i.e., upto 19.08.2016. Further, the MOPT has stated that no. of coastal vessels estimated to be handled from the year 2016-17 onwards is at 6 times that of coastal vessels handled during the year 2015-16 whereas the coastal traffic the same trend is maintained for the current period. When sought specific reasons for non-disclosure of vessels handled in 2015-16 and upto 16.08.2016 (2016-17) under this slab, the SWPL has clarified that it has handled a few vessels of GRT more than 60,000 in the year 2015-16 and some in first 2 months in the year 2016-17. These vessels were partially loaded as draft at Mormugao Port was not enough for direct berthing of fully loaded cape vessels. For vessels handled in 2015-16, the Audited Annual Accounts for the year 2015-16 captures the actual revenues.

The SPWL has clarified that the MOPT announced Capital dredging project to increase draft to facilitate cape vessels. It was expected that during FY 2016-17 the project will be completed and fully loaded cape size vessels will be able to come directly alongside berth. In light of this, to test the equipment's efficiency and terminal's other facility a few partially loaded cape size vessels called on at Berth 6A. The SWPL has stated that these vessels were partially unloaded at other ports which have enough draft to berth cape vessels, like Krishnapatnam Port. At that time, difference in freight charges between cape and panamax vessels were enough to negate the additional logistics cost. Currently this difference is also not available to call partially loaded cape vessels.

More pertinently, capital dredging project is very unlikely will be completed within next 3 years. In light of the above, SWPL in its proposal for tariff, has not assumed any vessel of GRT more than 60000 GRT.

In this connection, it is relevant here to mention that the tariff approved towards berth hire charges is in two slabs i.e., vessel upto 30000 GRT and 30000 GRT and above. Hence, it does not have any impact on the revenue estimation for estimating the vessels below 60000 GRT and 60000 GRT and above. With regard to handling of 7 foreign going vessels in the year 2015-16, the operating income is considered on actual basis as reported in the audited annual account of 2015-16, as rightly stated by SWPL.

- (c). The SWPL has furnished detailed computation of revenue estimation from cargo handling activity for the traffic projected for the years 2016-17 to 2018-19 and applying the existing tariff. The income computation by the SWPL is found to be in order and hence considered at the level estimated by the SWPL as supported by the calculations.
- As regards the storage income, the SWPL has estimated ₹100 lakhs uniformly for each of the years 2016-17 to 2018-19 as against the actual storage income reported for the past period 2013-14 to 2015-16 is ₹302.28 lakhs, ₹361.54 lakhs and ₹321.83 lakhs respectively. When requested to furnish the reasons for low estimation of storage charges in comparison with actual storage revenue reported, the SWPL has stated that higher revenue from storage accrued because of higher volume handled. Lesser volume in turn will have lesser congestion in evacuation line and hence, lesser storage income considered. Relying on the clarification furnished by the SWPL the storage income estimated by the SWPL is considered.
- (d). The existing Scale of Rates does not prescribe tariff for supply of water to vessels. However, while filing its proposal the SWPL has proposed to prescribe tariff for supply of water to vessels at US \$ 3.3069 per 1000 liters for foreign going vessel and ₹88.55 per 1000 liters for coastal category vessels. The SWPL has not estimated any income from supply of fresh water in the future projections. In fact, actual income reported for the last four years 2013-14 to 2015-16 also do not show any income from supply of fresh water to vessel. The SWPL has, subsequently while responding to the information sought by us, proposed to exclude this item from the draft Scale of Rates.
- (e). The SWPL has confirmed that the income estimates are excluding service tax from revenue as well as expense for proposal. The SWPL has also confirmed that it has not considered any discount/ rebate while estimating revenue for the three years 2016-17 to 2018-19. This means, the revenue is estimated at the existing tariff approved by this Authority.
- (f). Subject to the above analysis, the modified total operating income considered is ₹16,428.31 lakhs, ₹16,413.03 lakhs and ₹16,401.59 lakhs for the years 2016-17 to 2018-19 respectively as against ₹15,575.90 lakhs, ₹15,586.20 lakhs and ₹15,597 lakhs estimated by the SWPL for the corresponding period.
- (x). Clause 2.5.1. of the tariff guidelines of 2005 requires that the expenditure projections of the terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities as announced by the Government of India. The escalation factor adopted by this Authority in respect of tariff cases filed under Tariff Guidelines, 2005 to be disposed during the year 2016-17 is 2.46%. Annual escalation applied by the SWPL for estimating some of cost items like manpower cost at 8% is found to be higher than the permissible level. In our analysis, the estimate for the years 2016-17 to 2018-19 are modified applying the annual escalation factor of 2.46% over the actuals / estimate of respective previous years wherever the annual escalation applied by the SWPL is higher than the stated level.
- (xi). (a). The operating and direct labour cost is towards cargo handling expenses to cover stevedoring and cargo handling contract for back-up operations including liaisoning works which are outsourced by SWPL. The SWPL has furnished detailed workings of the operating and direct labour cost indicating the existing unit rate and the estimates for the next three years for each cargo group. The SWPL has also furnished the copy of Cargo Handling Agreement (CHA) dated 7 January 2014 and addendum to the CHA dated 31 March 2015 entered by SWPL with the contractor in support of unit rate considered in the estimates of cargo handling expenses under operating and direct labour cost.
- The SWPL, has confirmed that the cargo handling contract given to JSW Infrastructure Limited (JSWIL) is in line with the transfer pricing guideline issued by the Income Tax Act, 1961 and Companies Act, 2013. The SWPL has also stated that the contract given to JSWIL after considering various offers and decided on arms' length basis and is subject to transfer pricing audit as required under Income Tax Laws.

The unit rate considered by the SWPL for estimation of cargo handling expenses for coal and steel is found to be in line with the unit rate applicable as per the agreement and the addendum furnished by the SWPL. It is, however, seen that the SWPL has not estimated cargo handling expenses for lime stone projected at 0.10 MTPA in the traffic projections. In our estimates, the cargo handling expenses is modified to capture the expense for limestone projections as well.

Subject to the modifications explained above, the estimated cargo handling expenses under operating and direct labour cost at ₹7596.23 lakhs, ₹7976.04 lakhs, and ₹8374.84 lakhs are considered for the years 2016-17 to 2018-19 respectively as against ₹7497.00 lakhs, ₹7871.90 lakhs and ₹8265.40 lakhs estimated by SWPL for the corresponding years.

(xii). The estimated equipment running cost comprises of power cost, fuel cost, stores and spares consumed and cost of repairs and maintenance. Each items of estimate is discussed in the following paragraphs:

- (a). (i). The actual average power consumption reported for the year 2015-16 is 1.16 units per tonne and estimated at the same level of consumption for the for the years 2016-17 to 2018-19. Since, the power consumption is based on actual for the 2015-16, the power consumption estimated by SWPL is relied upon in the analysis.
- (ii). The SWPL, in its revised proposal, has considered the per unit power cost at ₹5.88, ₹6.17, ₹6.48 for the years 2016-17 to 2017-18 respectively. The SWPL has furnished a copy of an Electricity bill raised by Electricity department, Government of Goa for the month of August 2016 according to which the rate is ₹6.11/ unit. The increase in the total per unit cost power considered by the SWPL is 5% for the years 2017-18 and 2018-19 respectively over the estimates of the respective previous years. The escalation factor applied by the SWPL is higher than the admissible level of 2.46% per annum. The per unit power cost reported by the SWPL is considered for the year 2016-17 based on the documentary support furnished by the SWPL. For the years 2017-18 and 2018-19, annual escalation is moderated to 2.46% per annum.
- (b). The actual fuel consumption reported by the SWPL for the year 2015-16 is 0.07 litres per tonne and estimated at the same level of consumption for the for the years 2016-17 to 2018-19. Since, the fuel consumption is based on actual for the 2015-16. The power consumption estimated by SWPL is relied upon in the analysis.

The unit cost of fuel considered by SWPL for the year 2016-17 is ₹49.50 per litre. For the subsequent years 2017-18 to 2018-19, the SWPL has estimated annual escalation of around 10%. The SWPL has furnished a copy of diesel bill dated 25 August 2016 which reflects fuel cost at ₹50.69/ litre. The fuel cost of 50.69/ litre per litre is considered for the year 2016-17 and an annual escalation of 2.46% per annum is allowed for each of the years 2017-18 to 2018-19 over the estimates of respective previous years.
- (c). The SWPL has reported actual stores and spares consumption at ₹726.40 lakhs for the year 2015-16. For the years 2016-17 to 2018-19, the SWPL has considered an increase in the estimation of stores and spares consumption at 2.46% for the years 2016-17 to 2018-19 respectively over the estimates of the respective previous years. The escalation factor applied by the SWPL is at the level of 2.46% per annum. Hence, the figures estimated by the SWPL is considered in the analysis.
- (d). The SWPL has reported actual repairs and maintenance cost at ₹1025.39 lakhs for the year 2015-16. For the years 2016-17 to 2018-19, the SWPL has estimated repairs and maintenance at 1.5% of the Gross Block of Plant Machinery, 0.5% of Gross Block of Buildings, Sheds and 20% of others on the opening gross block of each of the years 2016-17 to 2018-19. It is seen that the SWPL has not estimated repairs and maintenance cost on additions proposed to the gross block in the respective years.

In our analysis, for estimating repairs and maintenance cost on the existing asset block gross block of assets, the actual repairs and maintenance cost reported as on 31 March 2016 is taken as the base and escalated by applying annual escalation of 2.46% for each of the years 2016-17 to 2018-19.

In order to take care of incremental repairs and maintenance cost on the proposed assets to be added in this cycle, the repairs and maintenance cost is estimated at 0.5% on the civil assets and 1% of mechanical equipment adopting the percentage considered by SWPL for estimating repairs and maintenance cost.

- (e). In the light of the above analysis, the total equipment running cost comes to ₹1907.31 lakhs, ₹2038.33 lakhs and ₹2124.87 lakhs for the years 2016-17 to 2018-19 respectively as against ₹1878.85 lakhs, ₹1937.70 lakhs and ₹2187.71 lakhs estimated by the SWPL for the corresponding period.
- (xiii). The actual license fee paid by SWPL to MOPT is reported at ₹564.17 lakhs in the year 2015-16. This is for 100400 sq. mtrs. area at the unit rate of ₹561.92 / sq. mtr. The license fee payable to MOPT is estimated by SWPL for the years 2016-17 to 2018-19 at ₹592.40 lakhs, ₹622 lakhs and ₹653.10 lakhs respectively applying 5% annual escalation stating that the estimates in this regard are in line with the license agreement and the same is being charged by the MOPT.

The MOPT has reported that the actual lease rent and way leave charges billed to SWPL for the year 2016-17 and 2017-18 is ₹613.30 lakhs and ₹643.20 lakhs respectively. There is a variation in the estimates considered by the SWPL and actual lease rental and way leave charges reported by the MOPT. In our analysis, since, the MOPT has reported that bills were already raised on SWPL for the lease rentals payable for the year 2016-17 and 2017-18, this item is considered as indicated by the licensor port. For the year 2008-09, it is estimated applying 5% escalation as considered by SWPL for this item.

- (xiv). As stated earlier, there was no expenditure reported in the audited annual accounts of SWPL for the maintenance dredging for the years 2013-14 to 2015-16. The SWPL has not estimated any expenditure in this regard in the original proposal dated 6 July 2016. However, in the revised proposal dated 18 October 2016, the SWPL has estimated an amount of ₹500 lakhs for the years 2016-17 and ₹350 lakhs for each of the year 2017-18 and 2018-19 amounting to a total expenditure of ₹1200 lakhs stating that the issue of raising the bills towards maintenance dredging by MOPT is under litigation and the liability under maintenance dredging cost shall be retrospectively on SWPL if the decision of this goes in favor of MOPT. However, the SWPL has not furnished any workings for arriving the estimated expenditure of ₹1200 lakhs towards maintenance dredging.

The MOPT has also confirmed that there is dispute between the SWPL and MOPT and the MOPT has appealed against the Arbitral award which was awarded in favor of SWPL and same is in progress. The MOPT has stated that thus the maintenance dredging expenditure alongside Berth No.5 & is subjudice and SWPL is not making any payment to the Port in this regard. The MOPT has not quantified any expenditure towards maintenance dredging for the years 2016-17 to 2018-19.

In view of the above position and recognising that SWPL has not made any payment towards maintenance dredging to MOPT in the last 3 years 2013-14 to 2015-16 as is seen from the Audited Annual Account of the respective years and also confirmed by the MOPT, this Authority is not in a position to consider this estimate in future projections. In case the decision of the Hon'ble Court is not in favour of SWPL, the SWPL can any time during the validity of this tariff cycle approach this Authority for ahead of review on account of this item alone.

- (xv). (a). The L.A. was signed by the SWPL with MOPT in April 1999. Therefore, the SWPL is entitled to claim permissible level of revenue share to the extent of second quote as per clause 2.8.1 of the tariff guidelines 2005. The earlier tariff review of SWPL also allowed pass through of revenue share to the extent of the second quote.
- (b). During the tariff revision exercises undertaken in the previous years the MOPT had mentioned that the revenue share quoted by the next highest bidder was 13.10%.
- (c). The SWPL has, accordingly, considered the revenue share as pass through to the extent next highest bid i.e. 13.10% of the cargo handling income estimated for the

years 2016-17 to 2018-19. The same is found to be in line with the stipulation made in the tariff guidelines 2005 and is considered.

- (xvi). The insurance cost estimated by the SWPL is ₹111.90 lakhs, ₹157.40 lakhs and ₹173 lakhs for the years 2016-17 to 2018-19 respectively. The SWPL has estimated the insurance cost at 0.33% of the Gross Block of fixed assets.

The actual insurance cost for the year 2015-16 reported at ₹110.38 lakhs in the audited Annual Accounts of SWPL is supported with copy of insurance cover furnished by the SWPL. It is observed that based on the actual insurance cost reported for the 2015-16, the insurance cost works out to around 0.33% of the gross block of assets. The actual insurance premium reported in the year 2015-16 is taken as base for the existing asset block of assets as on 31 March 2016 and escalated by 2.46% annum for the years 2016-17 to 2018-19. For additions to the gross block of assets, proposed in each of the three years 2016-17 to 2018-19, insurance cost is estimated applying 0.33% as considered by SWPL. For this purpose, in the absence of SWPL indicating the exact date of commissioning of the additions to the gross block of assets except commissioning of 2 ship unloader in the year 2016-17, it is assumed that the additions proposed by SWPL will be in the middle of each of the years and is estimated for six months in the year of addition and for the year subsequent to the year of additions, the insurance cost is estimated for the full year. In case 2 ship unloaders, SWPL has reported that these equipment are already commissioned. Hence, insurance on this item is estimated for the full year of 2016-17.

In the light of the above analysis, the modified insurance cost considered is ₹152.05 lakhs, ₹165.29 lakhs and ₹181.48 lakhs for the years 2016-17 to 2018-19 respectively as against ₹111.90 lakhs, ₹157.50 lakhs and ₹173 lakhs estimated by the SWPL for the corresponding period.

- (xvii). It is seen that the Management and Administration Overheads (MGO) is estimated by the SWPL by applying annual escalation of 7.86% for the years 2016-17 to 2018-19. In our analysis, the estimates are moderated applying escalation factor of 2.46% per annum.

- (xviii). Depreciation:

As per clause 2.7.1. of the tariff guidelines of 2005, the depreciation has to be computed based on the straight line method with life norms adopted as per Companies Act or based on life norms prescribed in the concessional agreement, whichever is higher. The proposal of the SWPL states that depreciation is computed on straight line method for life norms permissible in accordance with the Companies Act, 2013.

While estimating the depreciation on various group of assets, the SWPL has considered the depreciation rate at 5% on the additions proposed to Plant & Machinery and Wharves, Roads, Boundaries and depreciation at 8% is considered for Furniture & Fixtures and depreciation on other assets, it is considered in the range of 5% to 20%.

Further, it is seen from Form 4A furnished that the SWPL has not estimated depreciation on the additions to the gross block in the year it has proposed the addition.

The actual depreciation rate based on the depreciation reported for the year 2015-16 for plant and machinery and wharves, roads, boundaries comes to around 5% on the relevant gross block and for furniture & fixtures, the depreciation rates comes to 8% and other assets, the depreciation is ranging from 20% to 5%. That being so, the depreciation is considered on the additions to gross block in the years 2016-17 to 2018-19.

In the absence of the exact date of commissioning of assets indicated by SWPL except 2 ship unloaders, it is assumed that the assets will be deployed in the middle of the year and accordingly depreciation is allowed for six months in the year of additions proposed to the gross block of assets applying the actual depreciation rate. For additions relating to 2 ship unloaders, depreciation is allowed for the full year 2016-17 based on the clarification of SWPL that this equipment is already deployed.

- (xix). Preliminary expenses of ₹8.70 lakhs incurred during construction period was earlier proposed to be capitalised under civil and equipment cost and depreciated at the applicable rates. During the last tariff revision, this item was treated separately and excluded from the gross block of assets and the expenses were spread over the remaining period of the project. In the current tariff revision exercise, the SWPL has not made this adjustment, despite request.

In the modified cost statement considered by us, depreciation on the capitalised part of preliminary expense is excluded with consequent adjustment in the net block of assets. The preliminary expense write off is considered at the level considered in the last tariff Order instead of ₹10 lakhs considered by the SWPL with suitable modification in the capital employed.

- (xx). The Finance and Miscellaneous Income (FMI) estimated by SWPL for the years 2016-17 to 2018-19 includes 50% of the interest received on misc. deposits and other receipts like sale of scrap. Since the interest received on misc. deposits and others are not admissible, this item is excluded from the FMI. The other items are considered at the level of 2015-16 actuals for each of the years 2016-17 to 2018-19. The Finance & Misc. Expenses (FME) are considered for the years 2016-17 to 2018-19 at the level of actual FME income reported in the audited Annual Accounts of 2015-16.
- (xxi). As per the LA, Security Deposit of ₹1.53 crores paid by the SWPL to the MOPT is refundable at the end of the project period. During the last tariff revision, the Security Deposit refund was annualized over the remaining period of the project life by discounting at 11%. The SWPL has not considered the effect of this item. In the last tariff fixation exercise, the terminal value receivable at the end of the project was annualized over the project life by applying discounting rate of 11%. The same approach is followed in the existing tariff revision exercise.

- (xxii). (a) The SWPL has proposed the following additions to the gross block of assets in the three years 2016-17 to 2018-19:

Year	Particulars	₹ in Lakhs	Proposed under
2016-17	Replacement of ship unloaders	12800	Cargo Handling Activity
	Wharves, Roads and Boundaries	1000	Vessel related Activity
2017-18	Mechanical Handling system	4735	Cargo Handling Activity
2018-19	Replacement of Handling Equipment at Back up area	2500	Cargo Handling Activity

- (b). To a specific query with regard to reasonableness on the additions proposed to the gross block by the SWPL, the MOPT has stated that the Licence Agreement (Clause 3.5, 4.4 & 6.1) permits licensee to carry out modification/upgradation in the capacity from time to time. While furnishing its comments, the MOPT has also requested to ensure that the additions to the gross block are under Cargo Handling Activity and not under Vessel Related Charges. In this connection, it is relevant to mention that the SWPL has proposed additions to gross block of ₹20,035 lakhs relating to cargo handling under Cargo Handling Activity and ₹1,000 lakhs related to vessel services under Vessel related Activity. As stated earlier, the SWPL has not furnished the current status of the additions proposed to the gross block of assets except with reference to the addition proposed of ₹12800 lakhs towards 2 Ship unloaders. The total additions to the gross block of assets proposed by the SWPL during the current tariff cycle are relied upon subject to review in the next cycle.
- (c). Working Capital:
- (i). The SWPL has considered 2 months of operating income and 50% of lease rentals as Sundry Debtors for the years 2016-17 to 2018-19 as against two months' estate income & Railway terminal chargers payable by Indian Railways. This is not in line with the provisions contained in the tariff guidelines of 2005. Sundry Debtors is considered as NIL following the norms prescribed in the clause 2.9.9. of the Tariff Guidelines 2005.
- (ii). The SWPL has considered 6 months consumption of stores excluding fuels of 2015-16 as the base and applied 2.46% annual escalation to arrive at the estimates for the years 2016-17 to 2018-19. The inventory estimated by the SWPL is in line with the norm prescribed in the Tariff Guidelines of 2005.
- (iii). Cash balance has been calculated at one month's modified operating expenses, including overheads.
- (iv). As per article 10.12 of the License agreement, the SWPL is obliged to keep security deposit of ₹1.53 crores free of interest throughout the period of license with the port which is refundable at the end of the project. Flowing from the decision in the Order of

September 2008 to consider certain items arising from contractual obligations of LA and in line with the approach followed in the last tariff Orders, the security deposit is considered as part of current assets while computing the working capital.

- (v). The SWPL has estimated current liabilities at ₹2750 lakhs for each of the years 2016-17 to 2018-19. The SWPL has not furnished any basis for arriving at this item. In our analysis, this item is estimated considering the current liabilities excluding short term provisions of 2015-16 as the base and applying 2.46% annual escalation.
- (vi). Based on the above analysis, the Working Capital results in a negative figure. Since the Working Capital is negative, it has been taken as nil.
- (d). The modified capital employed considered in the cost statement is ₹30,181.10 lakhs, ₹32,489.75 lakhs and ₹32,395.50 lakhs for the years 2016-17 to 2018-19 respectively.
- (xxiii). The SWPL has furnished consolidated cost statement as well as cost statement for the sub-activities i.e., cargo handling activity and berth hire activity. It is seen that the SWPL has apportioned 63.64% of the cargo handling expenses to the cargo handling activity and balance 36.36% to the berth hire activity. Around 66.67% of the equipment running and maintenance is apportioned to cargo handling activity and balance 33.33% to the berth hire activity. 60% of all other expenses except FME is apportioned to the cargo handling activity and balance 40% to the berthing activity. The SWPL has apportioned the FME in the ratio of 50:50 to cargo handling activity and berth hire activity. To a clarification sought in this regard, the SWPL has stated that the cargo handling contract, which is outsourced completely, is composite and takes care of all the cost from unloading of cargo from vessels to loading of cargo into the rakes. This cost is allocated to both vessels related operation and cargo related operations. Cost of outsourced contract is allocated in the proportion of cargo handling revenue and vessel related revenue (i.e., berth hire) in the total revenue and hence, proposed 36.36% allocation of this to VRC. This is not found not to be in line with the expenses apportioned to the two sub activities in the last tariff revision order.

The MOPT while furnishing its comments on the proposal for general revision of Scale of Rates of SWPL, has raised its concern on the apportionment of expenditure to cargo handling activity and berth hire activity and the methodology considered by SWPL in apportionment of expenditure has resulted in a disproportionate surplus for the berth hire activity as against the cargo handling activity.

The MOPT has also stated that the operating ratio of cargo related and berthing activity is 78.39% and 5.42% respectively. Also, the berthing activity expenditure is 5.12% of the cargo related activity whereas the berthing income is 74.11%. This has resulted in the Net surplus as a % of operating income in berthing activity being almost 5 times that of the cargo handling activity. The MOPT has stated that SWPL has to pay revenue share only on cargo handling charges and not on Berth Hire Charges. The MOPT has opined that the apportionment of expenses between the two sub activities by the SWPL is clearly skewed in favour of the berthing activity resulting in a loss of revenue share to the Port and gains to SWPL. The same trend is continued for the projections for 2016-17 to 2018-19 also and has requested for a review.

It is relevant here to state that during the last tariff revision for estimating the cost position the expenses were apportioned between the two sub-activities based on the average of percentage share of expenses apportioned between the two activities in the years 2010-11 to 2012-13. In the said Order, 96% of the expenses were apportioned to the cargo handling activity and balance 4% to the berth hire activity. Around 88% of the equipment running maintenance was apportioned to cargo handling expense and balance 12% to the berth hire activity, 100% of the revenue share payment was apportioned to the cargo handling expense, 40% of the lease rent maintenance was apportioned to cargo handling expense and balance 60% to the berth hire activity, 75% of all Management and General Administration Overheads (MGAO) to the cargo handling activity and balance 25% to the berthing activity.

In our analysis, the ratio of apportionment of expenses between the two sub-activities is maintained at the level followed in the last tariff Orders for the years 2013-14 to 2015-16 as well as for the years 2016-17 to 2018-19.

It is relevant to mention that though this exercise of apportioning the expenses between the two activities is considered it is not going to have any impact on the final determination of

tariff as the tariff is determined in this case based on the overall cost position as explained in the subsequent paragraphs.

- (xxiv). The initial validity of the Scale of Rates prescribed in the last tariff Order was till 31 March 2016, the last extension being till 30 September 2016. The extension of the Scale of Rates of the SWPL was subject to full adjustment of additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return for the period post 1 April 2016 in the tariff to be determined. The consolidated cost statement for the year 2016-17 reflects a deficit to the tune of ₹1612.79 lakhs. In any case, the final decision on the quantum of tariff revision is based on the aggregate of the net position for the 3 years under consideration i.e. 2016-17 to 2018-19.
- (xxv). The consolidated cost statement and main activity-wise cost statements for the years 2016-17 to 2018-19 have been modified in line with the above analysis. The modified cost statements are attached as **Annex – II (a) to (c)**. The summarised position of the results disclosed by the financial / cost statements is tabulated below:

Particulars	Operating Income (₹ in lakhs)				Net Surplus (+) / Deficit (-) after adjustment of past surplus (₹ in lakhs)				Net Surplus (+) / Deficit (-) as a % of operating Income			Avg. surplus /deficit %
	2016-17	2017-18	2018-19		2016-17	2017-18	2018-19		2016-17	2017-18	2018-19	
Consolidated cost statement for the terminal as a whole	16428.31	16413.03	16401.59	49242.93	(1612.79)	(2675.68)	(3425.78)	(7714.25)	(9.82 %)	(16.30 %)	(20.89 %)	(15.7 %)
Cargo handling Activity	10046.00	10046.00	10046.00	30138.00	(4076.82)	(5179.12)	(5999.06)	(15255.00)	(40.58 %)	(51.55 %)	(59.72 %)	(50.62 %)
Berth hire activity	6382.31	6367.03	6355.59	19104.93	2464.03	2503.45	2573.27	7540.75	38.61 %	39.32 %	40.49 %	39.47 %

The SWPL in the revised proposal, has proposed 34% increase in the cargo handling charges except storage charges and 17% increase in the berth hire charges.

While furnishing its comments on the proposal for general revision of Scale of Rates of SWPL, the MOPT has stated that the cargo handling charges at Adani Terminal is ₹247.20 per tonne and upfront tariff fixed for Berth No. 8 is ₹248.10 per tonne. In comparison, the existing rate of SWPL terminal is ₹130.70 and even after the proposed increase would ₹169.91 which is about 30% lesser than the charges of Adani Terminal as well as Berth No.8 and 9. The MOPT has also stated that the proposed berth hire charges of SWPL berth are substantially higher than berth hire charges of Adani Terminal and Berth No.8 and 9 charges. The Berth Hire charges of Adani Terminal and Berth No. 8 and 9 are ₹0.66 and ₹0.84 per GRT per hour respectively for foreign going vessel as compared to ₹2.55 per GRT per hour proposed by SWPL. In this connection, it is relevant to mention that the comparison drawn by the MOPT of tariff fixed for the PPP operators governed under upfront tariff guidelines of 2008 with SWPL whose tariff is fixed under 2005 Guidelines is not relevant as they are governed by different set of guidelines.

It is evident from the above table, that the overall cost position reflects an overall net deficit of 15.7% for the period 2016-17 to 2018-19 at the prevailing rates. In absolute terms, the overall net deficit is ₹7714.25 lakhs for the three years period.

It is seen that the aggregate deficit in the cargo handling activity is ₹15255 lakhs for the three years period which is being cross subsidized by overall net surplus of ₹7540.75 lakhs in the berth hire activity and the remaining net deficit for the terminal as a whole is ₹7714.25 lakhs. This warrants increase in the existing tariff of the SWPL to cover the estimated net deficit of ₹7714.25 lakhs in the current tariff cycle. By the time the Order approved by this Authority comes into effect it may be beginning of January 2016. Therefore, tariff increase is

granted in such a way to cover the deficit of ₹7714.25 lakhs in the remaining 27 months of the three year tariff cycle of 2016-17 to 2018-19.

For this purpose, if we go by the activity wise cost position, then the berth hire will call for a steep reduction of 39.47% in the tariff whereas, the cargo handling activity will call for a steep increase of 50.62%. Instead of granting steep increase in cargo handling activity and effecting steep decrease in the berth hire activity if across the board increase is to be accorded it comes to 20.89%. However, SWPL has sought 17% increase in berth hire and 34% increase in cargo handling expense. As stated earlier, the MOPT has raised concern that the berth hire charges at SWPL is on a higher side and also the port does not earn any revenue share on berth hire charges. Hence, it is not prudent to grant an increase in berth hire more than the level sought by the SWPL. In view of the above position and in view of the concern raised by the MOPT about increase sought in the berth hire, this Authority decides to grant tariff increase of 10% in the berth hire as against 17% increase sought by the SWPL. The additional revenue on this account is estimated to be ₹1431.82 lakhs from January 2017 till 31 March 2019. The balance deficit of ₹6282.43 lakhs is bridged by granting 27.80% increase in cargo handling charge (except storage charge) as against 34% increase sought by the SWPL (except storage charge). The SWPL has proposed status quo in storage charge and the same is approved.

A calculation showing increase in the existing tariff granted by this Authority to meet the deficit of ₹7714.25 lakhs is given below:

			(₹ in Lakhs)
Particulars			Total
Total Deficit for the current tariff cycle for the terminal as a whole after adjustment of past period surplus			7,714.25
	Cargo related	Vessel related	
Prorated revenue for 3 months i.e., January 2017 to March 2017	2,511.50	1,595.58	4,107.08
Estimated Revenue for the years 2017-18 to 2018-19	20,092.00	12,722.62	32,814.62
Total Revenue for a period from January 2017 to March 2019	22,603.50	14,318.20	36,921.70
Estimated Additional revenue from 10% Tariff increase granted in berth hire.	-	1,431.82	-
Balance deficit bridged by increasing cargo handling charge. [₹7,714.25 – 1,431.82]	6,282.43	-	-
% increase granted in cargo handling charge (excluding storage charges) (SWPL proposed 34%)	27.79% (Rounded to 27.80%)	-	-

- (xxvi). The minimum berth hire charge in note (3) is proposed to be reduced from existing US\$ 650 to US\$ 588.25 for foreign-going vessel and for coastal vessel, it is proposed to be reduced from existing ₹17402 to ₹15748.80. The SPWL has not furnished any reasons for the proposed reduction. Since it is only the minimum berth hire charge, it is not expected to have any significant financial impact. The proposed reduction in the minimum berth hire charge proposed by SWPL is approved.
- (xxvii). It is relevant to state here that this Authority in view of the clarification sought by the V.O. Chidambaranar Port Trust regarding levy of concessional charges for coastal cargo/ container has passed an Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 29 September 2015 based on the recommendations of Directorate General of Shipping. The provisions approved in the said Order were further amended vide Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015. The said Order passed is for common adoption by all the Major Port Trusts and the concerned BOT operators in whose Scale of Rates the relevant conditions are prescribed. That being so, the relevant note No (ii) under 1.2.General Terms and Conditions prescribed in the existing Scale of Rates of the SWPL are replaced with the modified provisions approved by this Authority vide Order dated 26 November 2015 at SI No (ii) and (iii). The subsequent notes (iii) to (xi) are renumbered as (iv) to (xii).
- (xxviii). The penal rate of interest for delayed payment is proposed at 14.25%. The prevailing Prime Lending Rate (PLR) of the State Bank of India is 14.05%. The proposed provision relating to penal rate of interest on delayed payments by users and delayed refunds by SWPL is updated with interest rate of 16.05% being 2% above the prevailing PLR of the State Bank of India in line with the 2005 tariff guidelines.

- (xxix). As stated earlier, the SWPL has, in its original proposal, proposed a new tariff item as supply of fresh water to vessels. However, it is observed that the SWPL has not reported any income towards charges for water supply nor reported in the past four years period 2016-17 to 2018-19 for as well as in future estimates. While furnishing its comments on reasons for new tariff and basis for arriving the rate proposed, the SWPL has withdrawn the new tariff item proposed by it.
- (xxx). As per the revised tariff guidelines, the private operators are required to propose incentive for better performance of the terminal and disincentive for performance below the benchmark level. The SWPL has not proposed incentive/ disincentive scheme in the current proposal despite advice. The SWPL is advised again to formulate such scheme at the time of its next proposal for review of tariff.
- (xxxi). The tariff guidelines of 2005 prescribe tariff validity cycle of three years. Since the financial position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2019, the validity of the revised Scale of Rates of the SWPL is prescribed till on 31 March 2019.
- (xxxii). (a). **As per the Tariff Policy guidelines 2005, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The SWPL may exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.**
- (b). **If there is any error apparent on the face of record considered or for any other justifiable reasons, the SWPL may approach this Authority for review of the tariff fixed, giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.**

14.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approved the revised SOR of the SWPL which has already been notified in the Gazette of India separately.

14.2. As stated in the said notification, the revised SOR shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the revised SOR in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2019. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

14.3. The tariff of the SWPL has been fixed relying on the proposal filed by the operator and based on various assumptions made as explained in the analysis. If this Authority at any time during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, it may require the SWPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

14.4. In this regard, the SWPL is requested to furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP will call upon the concerned operator to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the SWPL fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by this Authority, this Authority may proceed suo motu to review the tariff.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Ext/368/16]

Annex-I

SOUTH WEST PORT LIMITED

Analysis of the Past Period Performance of SWPL for the years 2013-14 to 2015-16

(Rs. In Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates relied upon in the Tariff Order dated 15 January 2016				Actuals				Variation in Percentage (%)
		2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	Total	
	Traffic (In MMTPA)	8.53	7.02	7.52	23.07	8.52	9.13	11.03	28.68	24.32%
	Capacity (in MMTPA)	5.00	7.50	7.50	20.00	5.00	7.50	7.50	20.00	
I	Total Operating Income									
	(i) Cargo handling income	12,337	9,847	9,596	31,780.20	12,336.87	13,367.13	13,890.95	39,594.95	24.59%
	(ii) Vessel related income	7,831	5,251	5,197	18,279.45	7,831.18	8,437.79	10,280.55	26,549.52	45.24%
	(iii) Other Income	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Total (i to iii)	20,168	15,098.28	14,793	50,059.65	20,168.05	21,804.92	24,171.50	66,144.47	32.13%
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
	(i) Cargo handling expenses	6,130	5,348	6,073	17,550.77	6,249.10	8,664.22	10,884.37	25,797.69	
	(ii) Equipment Running Costs	1,452	1,489	1,700	4,641.47	1,451.90	1,733.72	2,103.98	5,289.60	
	(iii) Maintenance dredging	-	248	261	509.34	-	-	-	-	
	(iv) Royalty / revenue share	1,616	1,300	1,405	4,320.87	1,616.13	1,751.10	1,817.22	5,184.45	
	(v) Lease Rentals payable as per C. Agreement	430	448	471	1,349.41	430.30	623.75	564.17	1,618.22	
	(vi) Insurance	106	151	190	446.72	105.60	107.39	110.38	323.37	
	(vii) Other expenses	52	55	58	165.55	51.90	51.37	57.80	161.07	
	Total (i to vii)	9,786	9,040	10,158	28,984.13	9,904.93	12,931.55	15,537.92	38,374.40	32.40%
III	Depreciation	1,854	2,671	3,356	7,880.87	1,854.45	1,155.45	1,752.95	4,762.85	-39.56%
IV	Overheads									
	(i) Management & Administration overheads	1,131	1,198	1,270	3,599.06	1,043.20	901.20	1,228.34	3,172.74	
	(ii) General Overheads	263	279	295	836.97	254.20	405.05	524.65	1,183.90	
	(iii) Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	37	37	37	111.09	96.00	96.00	96.00	288.00	
	Total (i to iii)	1,430	1,514	1,603	4,547.12	1,393.40	1,402.25	1,848.99	4,644.64	
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)	7,097	1,873	(323)	8,647.54	7,015	6,316	5,032	18,362.58	112.34%
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)									
	(i) Profit on sale of assets.	287.50	-	-	287.50	164.00	109.38	219.53	492.91	
	(ii) Other Operating Income	0.20	-	-	0.20	287.80	793.78	168.37	1,249.95	
	(iii) Others (Credit of return from security deposit)	0.63	0.70	0.78	2.12	0.63	0.70	0.78	2.11	
	Total (i to v)	288.33	0.70	0.78	289.82	452.43	903.86	388.68	1,744.97	
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)									
	(i) Bank charges	-	-	-	-	23.00	12.53	9.13	44.66	
	Total (i to iv)	-	-	-	-	23.00	12.53	9.13	44.66	
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	288.33	0.70	0.78	289.82	429.43	891.33	379.55	1,700.31	486.69%
IX	Surplus Before Interest and Tax (V)+(VIII)	7,385	1,874	(322)	8,937.35	7,444.70	7,207.00	5,411.19	20,062.89	124.48%
X	Capital Employed	13,791	23,638	23,782	20,403.38	14,116.85	21,340.10	20,213.95	18,556.97	-9.05%
XI	RoCE - Maximum permissible @ 16%	2,206	3,782	3,805	9,793.62	2,258.70	3,414.42	3,234.23	8,907.35	-9.05%
XII	Capacity Utilization	170.60%	93.60%	100.27%		170.40%	121.73%	147.07%		
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	2,206	3,782	3,805	9,793.62	2,258.70	3,414.42	3,234.23	8,907.35	-9.05%
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	5,179	(1,908)	(4,127)	(856.27)	5,186.00	3,792.58	2,176.96	11,155.54	
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)	25.68%	-12.64%	-27.90%	(0.02)	25.71%	17.39%	9.01%	16.87%	

XVI	Adjustment of additional past surplus								
	(a) 50% of the net additional surplus accrued in the past three years 2010-11 to 2012-13 considered for adjustment over five years period beginning from 2014-15 (February 2015) following the AG's opinion.	-	91.44	548.64	640.08				
	(b) .Impact of operating cost and ROCE allowed in the last tariff Order with reference to the additions to the gross block of assets relating to in-motion wagon system, single rail line along with related assets which should have been in place by 31 March 2012 but not deployed by the SWPL. Hence considered for 100% adjustment over five years beginning from 2014-15 (February 2015) and 2015-16 in the current cycle and balance to be adjusted in the subsequent tariff cycle. [In January 2015 Order this Surplus was adjusted in the years 2014-15 and 2015-16]	-	29.60	177.60	207.20				
	(c). 100% Actual surplus for the year 2013-14 set off in 2014-15 and 2015-16	(5,179)	2,589	2,589					
XVII	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past Surplus	-	802.36	(811.30)	(8.94)	5,186.00	3,792.58	2,176.96	11,155.54
XVIII	Net surplus / (Deficit) as % Operating Income.	0.00%	5.3%	-5.5%		25.71%	17.39%	9.01%	
XIX	Average net surplus/deficit in % Operating Income (TAMP Estimates for the years 2014-15 & 2015-16) (Actuals for 2013-04 to 2015-16)		-0.1%			17.4%			

Annex- II (a)

SOUTH WEST PORT LIMITED
Consolidated Income & Cost statement

(Rs. In Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimated by SWPL at existing tariff			Estimates of SWPL modified by TAMP		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
					Estimates	Estimates	Estimates	Estimates	Estimates	Estimates
	Traffic (In MMTPA)	8.52	9.13	11.03	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50
	Capacity (in MMTPA)	5.00	7.50	7.50	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
I	Total Operating Income									
	(i) Cargo handling income	12,336.87	13,367.13	13,890.95	10,046.00	10,046.00	10,046.00	10,046.00	10,046.00	10,046.00
	(ii) Vessel related income	7,831.18	8,437.79	10,280.55	5,529.90	5,540.20	5,551.00	6,382.31	6,367.03	6,355.59
	(iii) Other Income	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total (i to iii)	20,168.05	21,804.92	24,171.50	15,575.90	15,586.20	15,597.00	16,428.31	16,413.03	16,401.59
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
	(i) Cargo handling expenses	6,249.10	8,664.22	10,884.37	7,497.00	7,871.90	8,265.40	7,596.23	7,976.04	8,374.84

	(ii) Equipment Running Costs	1,451.90	1,733.72	2,103.98	1,878.85	1,937.70	2,187.71	1,907.31	2,038.33	2,124.87
	(iii) Maintenance dredging	-	-	-	500.00	350.00	350.00	-	-	-
	(iv) Royalty / revenue share	1,616.13	1,751.10	1,817.22	1,316.00	1,316.00	1,316.00	1,316.03	1,316.03	1,316.03
	(v) Lease Rentals payable as per C. Agreement	430.30	623.75	564.17	592.40	622.00	653.10	613.30	643.20	675.36
	(vi) Insurance	105.60	107.39	110.38	111.90	157.50	173.00	152.05	165.29	181.48
	(vii) Other expenses	51.90	51.37	57.80	59.20	59.20	59.20	59.22	60.68	62.17
	Total (i to vii)	9,904.93	12,931.55	15,537.92	11,955.35	12,314.20	13,004.41	11,644.14	12,199.57	12,734.75
III	Depreciation	1,854.45	1,155.45	1,752.95	1,745.00	2,386.80	2,610.50	2,343.15	2,421.35	2,594.25
IV	Overheads									
	(i) Management & Administration overheads	1,043.20	901.20	1,228.34	1,428.20	1,540.30	1,661.40	1,258.56	1,289.52	1,321.24
	(ii) General Overheads	254.20	405.05	524.65	537.50	550.80	564.30	537.56	550.78	564.33
	(iii) Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	96.00	96.00	96.00	96.00	96.00	96.00	37.03	37.03	37.03
	Total (IV(i to iii))	1,393.40	1,402.25	1,848.99	2,061.70	2,187.10	2,321.70	1,833.15	1,877.33	1,922.60
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)	7,015.27	6,315.67	5,031.64	(186.15)	(1,301.90)	(2,339.61)	607.87	(85.22)	(850.01)
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)									
	(i) Profit on sale of assets.	164.00	109.38	219.53	-	-	-	-	-	-
	(ii) Others	287.80	793.78	168.37	592.40	622.00	653.20	99.80	99.80	99.80
	(iii) Others (Credit of retrun from security deposit)	0.63	0.70	0.78	-	-	-	0.87	0.96	1.07
	Total (i to v)	452.43	903.86	388.68	592.40	622.00	653.20	100.67	100.76	100.87
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)									
	(i) Bank charges	23.00	12.53	9.13	9.60	10.00	10.60	9.60	10.10	10.60
	Total (i to iv)	23.00	12.53	9.13	9.60	10.00	10.60	9.60	10.10	10.60
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	429.43	891.33	379.55	582.80	612.00	642.60	91.07	90.66	90.27
IX	Surplus Before Interest and Tax (V)+(VIII)	7,444.70	7,207.00	5,411.19	396.65	(689.89)	(1,697.01)	698.94	5.44	(759.74)
X	Capital Employed	14,116.85	21,340.10	20,213.95	32,595.00	36,504.20	36,489.10	30,181.10	32,489.75	32,395.50
XI	RoCE - Maximum permissible @ 16%	2,258.70	3,414.42	3,234.23	5,215.20	5,840.67	5,838.26	4,828.98	5,198.36	5,183.28
XII	Capacity Utilization	170%	122%	147%	107%	107%	107%	107%	107%	107%

XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	2,258.70	3,414.42	3,234.23	5,215.20	5,840.67	5,838.26	4,828.98	5,198.36	5,183.28
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	5,186.00	3,792.58	2,176.96	(4,818.55)	(6,530.56)	(7,535.27)	(4,130.04)	(5,192.92)	(5,943.02)
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)	25.71%	17.39%	9.01%	-30.94%	-41.90%	-48.31%	-25.14%	-31.64%	-36.23%
XVI	40% of the net additional surplus accrued in the past three years (2013-14 to 2015-16)	4,767.82						1,589.28	1,589.27	1,589.27
XVII	(a) 50% of the net additional surplus accrued in the past three years 2010-11 to 2012-13 considered for adjustment over five years period beginning from 2014-15 (February 2015) following the AG's opinion.	2,743.20						701.04	701.04	701.04
	(b) .Impact of operating cost and ROCE allowed in the last tariff Order with reference to the additions to the gross block of assets relating to in-motion wagon system, single rail line along with related assets which should have been in place by 31 March 2012 but not deployed by the SWPL. Hence considered for 100% adjustment over five years beginning from 2014-15 (February 2015) and 2015-16 in the current cycle and balance to be adjusted in the subsequent tariff cycle. [In January 2015 Order this Surplus was adjusted in the years 2014-15 and 2015-16]	888.00						226.93	226.93	226.93

XVIII	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past Surplus				(4,818.55)	(6,530.56)	(7,535.27)	(1,612.79)	(2,675.68)	(3,425.78)
XIX	Net surplus / (Deficit) as % Operating Income.				-30.94%	-41.90%	-48.31%	-9.82%	-16.30%	-20.89%
XX	Average net surplus/deficit in % Operating Income				-40.4%			-15.7%		

Annex- II (b)

SOUTH WEST PORT LIMITED
Cost statement for Cargo handling activity

(Rs. In Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimated by SWPL at existing tariff			Estimates of SWPL modified by TAMP		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
					Estimates	Estimates	Estimates	Actuals	Estimates	Estimates
	Traffic (In MMTPA)	8.52	9.13	11.03	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50
	Capacity (in MMTPA)	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
I	Total Operating Income									
(i)	Handling Charges	9437.67	10203.88	10658.87	7752.00	7752.00	7752.00	7752.00	7752.00	7752.00
(ii)	Wharfage	2596.92	2801.71	2910.25	2194.00	2194.00	2194.00	2194.00	2194.00	2194.00
(iii)	Storage including demurrage	302.28	361.54	321.83	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
	Total (i to iii)	12336.87	13367.13	13890.95	10046.00	10046.00	10046.00	10046.00	10046.00	10046.00
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
(i)	Cargo handling expenses	5986.90	8300.69	10427.68	4770.80	5009.40	5259.80	7277.51	7641.38	8023.45
(ii)	Equipment Running Costs	1286.33	1536.02	1864.05	1252.60	1291.80	1458.40	1689.81	1805.89	1882.56
(iii)	Maintenance dredging	0.00	0.00	0.00	300.00	210.00	210.00	0.00	0.00	0.00
(iv)	Royalty / revenue share	1616.13	1751.10	1817.22	1316.00	1316.00	1316.00	1316.03	1316.03	1316.03
(v)	Lease Rentals payable as per C. Agreement	171.43	248.51	224.77	592.40	622.00	653.10	244.34	256.25	269.07
(vi)	Insurance	67.50	68.64	70.56	67.10	94.50	103.80	97.19	105.65	116.00
(vii)	Other expenses	51.90	51.37	57.80	35.50	35.50	35.50	59.22	60.68	62.17
	Total (i to vii)	9180.19	11956.33	14462.08	8334.40	8579.20	9036.60	10684.10	11185.88	11669.28
III	Depreciation	1283.85	601.95	897.95	896.60	1488.40	1712.00	1463.15	1516.35	1689.25
IV	Overheads									
(i)	Management & Administration overheads	775.60	670.03	913.25	856.90	924.20	996.80	935.72	958.74	982.32
(ii)	General Overheads	189.02	153.18	390.13	322.50	330.50	338.60	399.73	409.56	419.63
(iii)	Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	37.03	37.03	37.03	57.60	57.60	57.60	37.03	37.03	37.03
	Total (i to iii)	1001.65	860.24	1340.41	1237.00	1312.30	1393.00	1372.48	1405.33	1438.98
					0.00	0.00	0.00			

V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)	871.18	-51.39	-2809.49	-422.00	-1333.90	-2095.60	-3473.73	-4061.56	-4751.51
VI	Allocated share of Finance & Misc. Income									
(i)	Profit on sale of assets.	164.00	109.38	219.53	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(ii)	Others	0.00	0.00	0.00	296.20	311.00	326.60	99.80	99.80	99.80
(iii)	Others (Credit of retrain from security deposit)	0.63	0.70	0.78	0.00	0.00	0.00	0.87	0.96	1.07
	Total (i to v)	164.63	110.08	220.31	296.20	311.00	326.60	100.67	100.76	100.87
VII	Allocated share of Finance & Misc. Expenses									
(i)	Bank charges	17.25	9.40	6.85	4.80	5.00	5.30	7.20	7.58	7.95
	Total (i to iv)	17.25	9.40	6.85	4.80	5.00	5.30	7.20	7.58	7.95
					0.00	0.00	0.00			
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	147.38	100.68	213.46	291.40	306.00	321.30	93.47	93.18	92.92
					0.00	0.00	0.00			
IX	Surplus Before Interest and Tax (V)+(VIII)	1018.56	49.29	-2596.03	-130.60	-1027.90	-1774.30	-3380.26	-3968.38	-4658.59
					0.00	0.00	0.00			
X	Capital Employed	6005.15	9235.25	8665.90	20035.00	25026.10	25936.10	18513.05	21726.70	22537.45
XI	RoCE - Maximum permissible @ 16%	960.82	1477.64	1386.54	3005.25	3753.92	3890.42	2962.09	3476.27	3605.99
XII	Capacity Utilization	121.71%	130.43%	157.57%	107.14%	107.14%	107.14%	107.14%	107.14%	107.14%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	960.82	1477.64	1386.54	3005.25	3753.92	3890.42	2962.09	3476.27	3605.99
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	57.74	-1428.35	-3982.57	-3135.85	-4781.82	-5664.72	(6,342.35)	(7,444.65)	(8,264.58)
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)	15.04%	24.56%	14.85%	-31.21%	-47.60%	-56.39%	-63.13%	-74.11%	-82.27%
XVII	40% of the net additional surplus accrued in the past three years 2013-14 to 2015-16	4291.04						1430.35	1430.35	1430.34
	(a) 50% of the net additional surplus accrued in the past three years 2010-11 to 2012-13 considered for adjustment over five years period beginning from 2014-15 (February 2015) following the AG's opinion.							630.94	630.94	630.94
	(b) Impact of operating cost and ROCE allowed in the last tariff Order with reference to the additions to the gross block of assets relating to in-motion wagon system, single rail							204.24	204.24	204.24

	line along with related assets which should have been in place by 31 March 2012 but not deployed by the SWPL. Hence considered for 100% adjustment over five years beginning from 2014-15 (February 2015) and 2015-16 in the current cycle and balance to be adjusted in the subsequent tariff cycle. [In January 2015 Order this Surplus was adjusted in the years 2014-15 and 2015-16]									
XIX	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past Surplus	0.00	0.00	0.00	-3135.85	-4781.82	-5664.72	(4,076.82)	(5,179.12)	(5,999.06)
XX	Net surplus / (Deficit) as % Operating Income.				-31%	-48%	-56%	-40.58%	-51.55%	-59.72%
XXI	Average net surplus/deficit in % Operating Income				-45%			-50.62%		

Annex- II (c)

SOUTH WEST PORT LIMITED

Cost statement for Berthing related activity

(Rs. In Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals			As Estimated by SWPL at existing tariff			Estimates of SWPL modified by TAMP		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
					Estimates	Estimates	Estimates	Actuals	Estimates	Estimates
	Traffic (In MMTA)	8.52	9.13	11.03	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50
	Capacity (in MMTA)	5.00	7.50	7.50	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
I	Total Operating Income									
(i)	Vessel related income	7831.18	8437.79	10280.55	5529.90	5540.20	5551.00	6382.31	6367.03	6355.59
	Total (i to iii)	7831.18	8437.79	10280.55	5529.90	5540.20	5551.00	6382.31	6367.03	6355.59
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
(i)	Cargo handling expenses	262.20	363.53	456.69	2726.20	2862.50	3005.60	318.72	334.66	351.39
(ii)	Equipment Running Costs	165.57	197.70	239.93	626.25	645.90	729.20	217.50	232.44	242.31
(iii)	Maintenance dredging	0.00	0.00	0.00	200.00	140.00	140.00	0.00	0.00	0.00
(iv)	Royalty / revenue share	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(v)	Lease Rentals payable as per C. Agreement	258.87	375.24	339.40	0.00	0.00	0.00	368.96	386.95	406.29
(vi)	Insurance	38.10	38.75	39.82	44.80	63.00	69.20	54.86	59.64	65.48
(vii)	Other expenses	0.00	0.00	0.00	23.70	23.70	23.70	0.00	0.00	0.00
	Total (i to vii)	724.74	975.22	1075.84	3620.95	3735.10	3967.70	960.04	1013.69	1065.47
III	Depreciation	570.60	553.50	855.00	836.40	848.40	898.40	880.00	905.00	905.00

IV	Overheads									
(i)	Management & Administration overheads	267.60	231.17	315.09	571.30	616.10	664.60	322.84	330.78	338.92
(ii)	General Overheads	65.18	52.82	134.52	215.00	220.30	225.70	137.83	141.22	144.70
(iii)	Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	0.00	0.00	0.00	38.40	38.40	38.40	0.00	0.00	0.00
	Total (i to iii)	332.78	283.99	449.61	824.70	874.80	928.70	460.67	472.00	483.62
					0.00	0.00	0.00			
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)	6203.06	6625.08	7900.10	247.85	81.90	-243.80	4081.60	3976.34	3901.50
VI	Allocated share of Finance & Misc. Income									
(i)	Profit on sale of assets.							0.00	0.00	0.00
(ii)	Others	0.00	0.00	0.00	296.20	311.00	326.60	0.00	0.00	0.00
(iii)	Others (Credit of retrun from security deposit)	0.00	0.00	0.00	-	-	-	0.00	0.00	0.00
	Total (i to v)	0.00	0.00	0.00	296.20	311.00	326.60	0.00	0.00	0.00
VII	Allocated share of Finance & Misc. Expenses									
(i)	Bank charges	5.75	3.13	6.85	4.80	5.00	5.30	2.40	2.52	2.65
	Total (i to iv)	5.75	3.13	6.85	4.80	5.00	5.30	2.40	2.52	2.65
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-5.75	-3.13	-6.85	291.40	306.00	321.30	-2.40	-2.52	-2.65
IX	Surplus Before Interest and Tax (V)+(VIII)	6197.31	6621.95	7893.25	539.25	387.90	77.50	4079.20	3973.82	3898.85
X	Capital Employed	8111.70	12104.85	11548.05	12560.00	11478.10	10553.00	11668.05	10763.05	9858.05
XI	RoCE - Maximum permissible @ 16%	1297.87	1936.78	1847.69	1884.00	1721.72	1582.95	1866.89	1722.09	1577.29
XII	Capacity Utilization	1.70	1.22	1.47	1.07	1.07	1.07	1.07	1.07	1.07
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	1297.87	1936.78	1847.69	1884.00	1721.72	1582.95	1866.89	1722.09	1577.29
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	4899.44	4685.17	6045.56	-1344.75	-1333.81	-1505.45	2212.31	2251.73	2321.56
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)	62.56%	55.53%	58.81%	-24.32%	-24.08%	-27.12%	34.66%	35.37%	36.53%
XVII	40% of the net additional surplus accrued in the past three years 2013-14 to 2015-16	476.78						158.93	158.93	158.92
	(a) 50% of the net additional surplus accrued in the past three years 2010-11 to 2012-13 considered for adjustment over five years period beginning from 2014-15 (February 2015) following the AG's opinion.							70.10	70.10	70.10
	(b) .Impact of operating cost and ROCE allowed in the last tariff Order with reference to the additions to the gross block of assets relating to in-motion							22.69	22.69	22.69

	wagon system, single rail line along with related assets which should have been in place by 31 March 2012 but not deployed by the SWPL. Hence considered for 100% adjustment over five years beginning from 2014-15 (February 2015) and 2015-16 in the current cycle and balance to be adjusted in the subsequent tariff cycle. [In January 2015 Order this Surplus was adjusted in the years 2014-15 and 2015-16]									
XIX	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past Surplus	0.00	0.00	0.00	-1344.75	-1333.81	-1505.45	2464.03	2503.45	2573.27
XX	Net surplus / (Deficit) as % Operating Income.				-24%	-24%	-27%	38.61%	39.32%	40.49%
XXI	Average net surplus/deficit in % Operating Income				-25.2%			39.47%		